

STADENS MELLANRUM

-fenomenet; upplevelsen
& påverkan på människan.



JESSICA ISRAELSSON



Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU
Landskapsarkitektprogrammet
Sveriges lantbruksuniversitet
Alnarp, 2011



Titel:

Stadens mellanrum

-fenomenet; upplevelsen
& påverkan på människan

Gaps of the city

-the phenomenon; experience
& impact on humans

Författare:

Jessica Israelsson

Program/Utbildning:

Landskapsarkitektprogrammet

Nyckelord:

Mellanrum, stad, miljöpsykologi, upplevelse,
utemiljö, stadsplanering, trivsel, välbefinnande.

Handledare:

Anna Bengtsson, SLU Alnarp

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgård - och jordbruksvetenskap
området Arbetvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

Huvudexaminator:

Erik Skärbäck, SLU Alnarp

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgård - och jordbruksvetenskap
området för landskapsarkitektur.

Biträdande examinator:

Anna Peterson, SLU Alnarp

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgård - och jordbruksvetenskap
området för landskapsarkitektur.

Kurskod:

EX 0540

Kurstitel:

Examensarbete i Landskapsarkitektur

Omfattning (hp):

30 HP

Nivå och fördjupning:

Avancerad, E-nivå

Utgivningsort:

Alnarp

Utgivningsår:

2011

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgård - och jordbruksvetenskap, SLU Alnarp.

Examensarbete inom landskapsarkitektprogrammet 30 HP Huvudområde: Landskapsarkitektur

Sveriges lantbruksuniversitet, 2011

Förord

Detta är mitt slutliga examensarbete i landskapsarkitektur vid SLU Alnarp. Arbetet ligger på 30 hp och genomförs på avancerad nivå (E-nivå) vilket rättfärdigar till en masterexamen.

Jag vill rikta ett stort tack till alla personer som har varit involverade i mitt examensarbete på ett eller annat sätt, i synnerhet alla intervjupersoner. Utan dem hade detta arbete ej varit genomförbart. Jag vill även tacka Lotta som hängivet har hjälpt mig komma i kontakt med flertalet av dessa personer.

Jag vill också tacka min handledare Anna Bengtsson för att hon har hjälpt mig finna nya infallsvinklar och sett möjligheterna med mitt arbete.

Slutligen vill jag rikta ett speciellt tack till min familj och mina vänner som alltid visar stor förståelse för all tid jag spenderar till skolarbeten. Dem stöttar mig i allt jag gör och ställer upp så fort jag behöver hjälp med något. Ett särskilt stort tack till Fredrik som har betytt väldigt mycket för mig och stöttat mig under hela arbetets gång.

Jessica Israelsson
2011-05-06

ABSTRACT

This thesis deals with the phenomenon which is referred to as “The gap of the city “. The essay examines what a gap in the city might be, people’s perception of it and if it may have an impact on people’s wellbeing.

This work is developed by using literature, own observations and a qualitative study. The study that is implemented in this work focuses on gainfully employees and their perceptions of the gaps along their route to and from work. The results of these imply that many of the gaps are so neutral that people hardly experience them at all. They are described as “nothing” or as “brown or green” by the participants in the study. The survey also indicate that the gaps that is adjacent to nodes often is described with more details and seem to have greater impact on the

human wellbeing. Whether the attention is given to the environment or not depends on many factors such as the person’s own interests and her way of traveling.

In this work the phenomenon of “The gap of the city” is highlighted and it emerges as a considerable part in city planning.

Detta examensarbete behandlar det fenomen som här är kallat för "stadens mellanrum". Uppsatsen utreder vad ett mellanrum i staden kan tänkas vara för något, människors upplevelse av dem samt om de kan tänkas ha någon betydelse för en persons välmående.

Arbetet är framtaget genom användandet av litteraturstudier, egna observationer och en kvalitativ studie. Studien som är genomförd i arbetet fokuserar på förvärvsarbetande vuxna och deras upplevelse av stadens mellanrum längs resvägen till och från arbetet. Resultaten från dessa pekar mot att många av dessa mellanrum är så pass neutrala att de inte uppmärksammas avsevärt mycket av invånarna. Deltagarna beskriver dem oftast som "ingenting" eller som "brunt eller grönt".

Studien pekar också mot att de mellanrum som ligger i anslutning till knutpunkter oftast beskrivs mer detaljerat och visar sig ha större inverkan på människans välmående än övriga. Huruvida man uppmärksammar miljöer beror på många faktorer som exempelvis personens egna intressen och hennes färdssätt.

Genom detta arbete lyfts fenomenet "stadens mellanrum" fram som en tänkvärd del i stadsplaneringen.

Läsanvisningar

1. INLEDNING.....	s.1	2. METOD.....	s.19
Introduktion	s.1	Val av metod	s.20
Bakgrund och mitt val av uppsatsämne	s.2	Plats för genomförandet av studien	s.22
Utgångspunkt: människan, hennes miljö & upplevelsen	s.3	Helsingborgs stad	s.23
Biologiskt eller kulturellt betingat	s.4	Deltagare i studien	s.24
Olika perspektiv om vad som påverkar och styr en individs beteende.	s.5	Insamling av empiriskt material	s.24
Stimuli	s.6	Observationer	s.26
Betraktelse av objekt	s.7	Litteraturstudie	s.26
Att uppleva miljöer	s.8	Bearbetning av empiriskt material	s.26
Utgångspunkt: Miljön trivsel och välbefinnande	s.10	3. RESULTAT & ANALYS.....	s.30
Värdering av miljöer	s.10	Del 1 - intervju och kognitiva kartor	s.30
Planering av miljöer för människan	s.11	Stadens mellanrum	s.31
Användning och begränsningar för användandet av miljöer	s.12	Tankar kring mellanrum	s.31
Utgångspunkt: Vad litteraturen idag säger om mellanrum i staden	s.14	Benämningen mellanrum	s.31
Mellanrummen, en tänkbar beskrivning	s.14	Upplevelsen och storlek	s.32
Upplevelsen av mellanrum samt betydelsen för människans Trivsel och välbefinnande	s.15	Ytterligare tänkbara mellanrum i staden	s.33
Problemformuleringar	s.17	Mellanrum längs den egna resvägen	s.34
Frågeställningar	s.17	Människans upplevelse av miljöer	s.36
Avgränsningar	s.17	Färd sätt påverkar upplevelsen	s.36
		Begränsad av tiden	s.37
		Miljö, trivsel och välbefinnande	s.38
		Materialval och gestaltning påverkar helhetsintryck och trivsel	s.39
		Miljöer sänder ut signaler	s.40

Sociala aspekter	s.41
Positiva element och upplevelser	s.43
Negativa element och upplevelser	s.45
Del 2- Observationer	s.46
Den egna promenaden och studier kring mellanrum	s.47
Observationer längs deltagarnas resväg	s.49
Indelning av mellanrum	s.51
Större grönyta "på sidan om"	s.53
Mindre grönyta "på sidan om"	s.55
Överdimensionerad gångväg	s.57
Den gröna gläntan	s.59
Törnrosas snår	s.61
Bilistens mellanrum	s.63
Nivåskillnader	s.65
Vändplanen	s.67
Symboliska mellanrum	s.69
Det tillfälliga mellanrummet	s.71
Mellanrummet i väntan	s.73

4. DISKUSSION AV RESULTAT.....	s.75
Mellanrummen	s.76
Upplevelsen	s.79
Trivsel och välbefinnande	s.81
5. REFLEKTIONER.....	s.87
Använda metoder	s.88
Framtida utveckling för mellanrum i staden	s.90
Varför studien kan vara användbar för landskapsarkitekter	s.90
Källkritik	s.90
Vad jag har lärt mig	s.90
6. SLUTSATS.....	s.93
Ett mellanrum i staden	s.94
Upplevelsen av mellanrum	s.95
Betydelse för människans trivsel och välbefinnande	s.95
7. REFERENSER.....	s.97
Tryckta källor och litteratur	s.98
Figur- och tabellförteckning	s.100
8. Bilagor.....	s.103

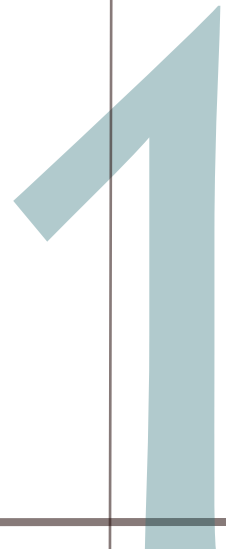
Samtliga kapitel i arbetet inleds med en kortfattad information om vad kapitlet behandlar för att underlätta för läsaren.

Läsanvisningar

- | | |
|-----------|--|
| kapitel 1 | I detta kapitlet presenteras grundläggande information om examensarbetet som exempelvis val av uppsatsämne, frågeställningar och avgränsning. Även utgångspunkter från litteraturen presenteras. |
| kapitel 2 | Här redovisas metod och tillvägagångssätt för bearbetning av materialet i arbetet. |
| kapitel 3 | I detta kapitel presenteras alla resultat i arbetet. |
| kapitel 4 | I detta kapitlet förs en diskussion kring de funna resultaten samt att argument för slutsatsen läggs fram. |
| kapitel 5 | Här presenteras mina reflektioner och diskussioner kring exempelvis metodval, källor och framtida studier. |
| kapitel 6 | Här presenteras de slutsatser som är dragna från detta arbetet. |
| kapitel 7 | Sist i arbetet presenteras de källor som har använts samt en figurförteckning. |
| kapitel 8 | Här kan man se bilagorna som har använts i arbetet. |



I detta kapitel presenteras bakgrunden till framtagandet av detta arbetet samt problemformuleringar med syfte och mål. Det ges även en presentation av de utgångspunkter som har använts från litteraturstudien samt att Helsingborg, staden där mellanrum har studerats, beskrivs kortfattat.



Introduktion

Samhället som vi lever i är under ständig förändring vilket också ställer höga krav på oss invånare och allt för många människor lider idag av utbrändhet och hög nivå av stress. Från att ha levt i ett nära samspel med naturen har vi utvecklat ett mer distanserat förhållningssätt till vårt landskap. Idag är det inte längre landskapet i sig som är det essentiella i vår bostads- och utomhusmiljö utan bebyggelse, trafik och handel har tagit över stora delar av naturens forna roll. I och med kapitalismen och teknologins stora framfart under det senaste decenniet håller staden mer och mer på att förändras till en ”icke-plats”, där den till stor del befolkas av besökare och resenärer (Cupers;Miessen, 2002).

Att förändra våra levnadsvanor är en långdragen process, därför måste vi istället se till att skapa bra levnadsmiljöer för invånarna i staden. Det hektiska samhället bidrar till att få personer har tid till ordentlig avkoppling eller besök i de rekreativa områden som finns att tillgå i staden. Därför måste våra vardagliga miljöer kunna uppfylla våra behov och spelar en stor roll för trivsels och välbefinnandet.

Denna uppsats fokuserar på de ytor i staden som ofta får väldigt lite uppmärksamhet i dagens stadsplanering men som utgör en stor del av den vardagliga miljön. De ytorna kallas i detta arbetet för ”Stadens mellanrum”.

Bakgrund och mitt val av uppsatsämne

Under mina år av studier i landskapsarkitektur har vi talat mycket om vikten av grönområden och rekreativa platser för människans välbefinnande. Olika målgrupper och specifika mötesplatser har behandlats, speciellt i stadssammanhang.

När jag tänker på en stad är det inte bara handel, bostäder och människor som jag tänker på. Jag tänker även på rörelse och att färdas genom staden. När jag blundar och försöker föreställa mig miljön i staden och min egen färd igenom den, ser jag främst hus, gator, trottoarer men också bitar mark som kan ses som utfyllnad mellan allting annat. Det är ytor i staden som verkar ha hamnat utanför arkitekternas visioner. Det är ytor som blir över då man planerar in någonting annat, något viktigare och högre prioriterat. Jag möter dem nästan var jag än går i staden, även om själva miljöerna och dess innehåll varierar så är det ändå bara "mellanrum".

Jag har länge funderat över dessa mellanrum och undrat om andra människor lägger märke till dem. Jag har även ställt mig frågan hur andra upplever dem och om man kanske påverkas av dem?

Då jag inte tidigare stött på detta ämnet under min utbildning och saknar diskussion kring dessa mellanrum i vardagsmiljön fann jag det utmanande att försöka ta reda på detta själv. Därför valde jag att närmare studera människan och hennes samspel med fenomenet "Stadens mellanrum".

Med detta arbete hoppas jag kunna stilla min egen undran och förhoppningsvis väcka någon annans nyfikenhet.

Utgångspunkt: Människan, hennes miljö & upplevelsen

Hur människan beter sig i sin miljö och hur hon upplever den är en väldigt komplex fråga. Trots mycket forskning inom ämnet saknas det idag något entydigt ramverk för forskare att luta sig mot. När landskapsarkitekter utför studier kring människan och miljön fokuserar de oftast på vilka element som finns i själva miljön medan psykologer som studerar människan och miljön istället är mer intresserad av den reaktion som miljön ger upphov till. (Hägerhäll, 2005) För att studera både miljön och de reaktioner som de ger upphov till behövs därför dessa synvinklar kombineras. I detta fallet för att kunna studera människan och mellanrummen i vardagsmiljön från ett vidare perspektiv.

Biologiskt eller kulturellt betingat

Inom forskning rörande miljöpsykologi finns det två vanliga förklaringsmodeller. Enligt den biologiska modellen finner människan en miljö tilltalande om den uppfyller hennes evolutionära biologiska behov och tyngdpunkten ligger på själva miljön där naturen beskrivs som en nödvändighet för människans överlevnad. I den kulturella modellen menar man istället på att det är människans mentala föreställning om miljön som avgör om man gillar den eller ej och att naturen inte är mer nödvändig för människan än andra byggda miljöer. (Hägerhäll, 2005)

Olika perspektiv om vad som påverkar och styr en individs beteende.

Det finns många anledningar till varför vi reglerar som vi gör och flertalet olika perspektiv att se på saken. Kognitivisterna menar att det är tankarna som är startpunkten för vårt beteende medan man inom psykoanalysen menar att det är våra känslor som är den drivande kraften i beteendet. (Karlsson,2001) (fig.1) Det biologiska, kognitiva och psyko-dynamiska perspektivet utgår alla från människan och att det är faktorer inom individen som är den yttersta orsaken till hennes beteende. (Karlsson,2001)

Enligt det behavioristiska perspektivet styrs människans handlingar istället enbart av yttre miljö-faktorer. Under 1970-80-talet utvecklades även den kognitiva behaviorismen där förespråkare menar att vårt beteende ej enbart påverkas av miljön utan att det även måste påverkas av våra tidigare erfarenheter. (Karlsson, 2001) Det humanistiska perspektivet drar detta sedan ytterligare ett steg längre när dom pekar på att det skulle vara de inre faktorerna som är avgörande för vårt beteende men att det är vår miljö som avgör om det skall ta en positiv eller en negativ riktning. (Karlsson, 2001)

Kognitivism:

Tanke ••• ➔ Känsla ••• ➔ Handling

Psykoanalysen:



Fig.1: Visar skillnaden mellan kognitivismen och psykoanalysen.(Karlsson, 2001)

*"Det är i våra egna tankar
som vi skapar vår verklighet"*
(Karlsson, 2009)

Stimuli

Vi människor har en förmåga att själva styra och göra ett intellektuellt urval av vad vi vill lägga vår fokus på och uppmärksamma tack vare RAS (det retikulära aktiveringssystemet) som har kontakt med vår högra hjärnhalva. Det fungerar så att vi kan "sälla" bland stimuli. Om en person exempelvis befinner sig i en lokal med många människor som pratar samtidigt och ljudnivån är ganska hög, kan man säga att personen i fråga hör men väljer bort de andra människornas samtal förutom sitt eget. Men om någon några meter längre bort kallar på personen via dennes namn är det stor sannolikhet att personen uppmärksammar det. Sällningen av stimuli sker inte slumpvis utan styrs bland annat av individens egna intressen och behov, men även av stimulusintensitet.

Urvalet av impulser som släpps fram är betydelsefulla för personen på något vis, medan man motar bort impulser som är meningslösa och tråkiga. I vissa situationer kan man även vara mer mottaglig för ett viss stimuli än andra vilket samspelar med våra känslor, behov, förväntningar mm. vilket innebär att människan ibland skapar sig en perceptuell situation som då inte överrensstämmer med verkligheten. (Karlsson, 2001)

Det finns dock undersökningar som visar på att vårt nervsystem är mottagligt för inkommande information och bearbetar denna utan att vi själva är medvetna om det, så kallad subliminal perception. Men hur mycket vi påverkas av det är forskarna än så länge oeniga om. (Karlsson, 2001)

"Människan kommunicerar hela tiden med omvärlden genom syn, dofter, hörsel och andra sinnen. " (Grahn, 2005)

Betraktelse av objekt

Människans öga är konstruerat så att en person lättast uppfattar objekt som är i dennes ögonhöjd. Hennes sinnesorgan uppfattar och bearbetar också synintryck lättast som mottages i en gång- eller springhastighet, det vill säga mellan 5-15km/h (Lynch & Hack,1984). En bilförare brukar därför normalt få ett väldigt smalt perspektiv och denne befinner sig nästan i en skyddad kokong då hon beskådar landskapet och dess omgivning, utan att egentligen befinna sig i det eller att känna det på riktigt. (Cupers & Miessen, 2002) Hastigheten som man färdas i har därför en stor betydelse för upplevelsen av vår omgivning (Bucht, 1996)

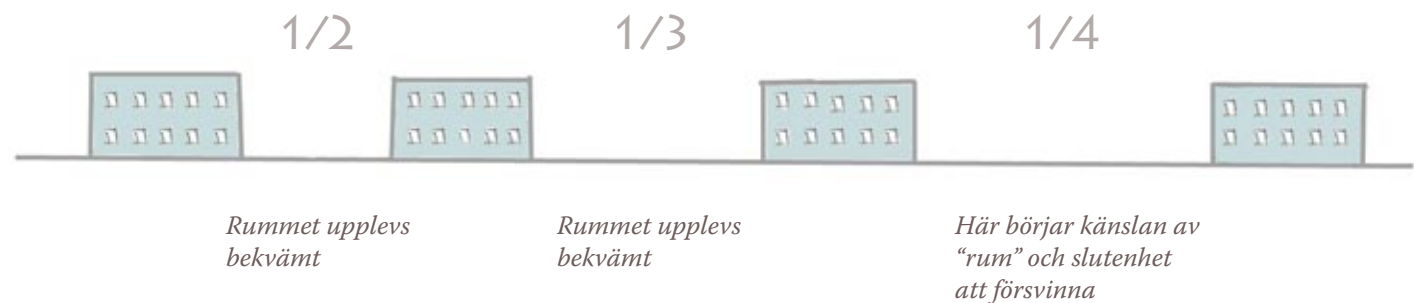
Människor som är i rörelse har oftast sin fokus riktad åt de håll som dom ska. Men i och med att upplevelsen av landskapet idag till stor del sker genom rörelse kan man tänka sig att den enskilde vyn inte längre är lika viktig som sekvenser av olika vyer. (Lynch & Hack ,1984)

Att uppleva miljöer

Att sätta ord på sin visuella upplevelse är få människor vana att göra, men att orden inte alltid finns får ej tolkas som att människor är oberörda av hur miljön ser ut. (Balgård, 1994) Jacobsen menar att man inte helt kan få reda på vad en person upplever i sin omgivning, men man får reda på vad han eller hon lägger märke till (Jacobsen, 1993) Många gånger är upplevelsen av en plats föränderlig beroende på pågående aktivitet, på vilket sätt man passerar eller betraktar platsen, dess färg och form, textur på material och om ytan är möblerad med något. En välkänd plats kan därför enkelt förvandlas med exempelvis ljus vilket omedelbart ändrar känslan på platsen. (Lynch & Hack, 1984)

Element som i skala, form och funktion inte hör hemma i miljön bidrar, enligt studier av landskapsmiljöer, till att den upplevda helheten sjunker. (Sorte, 2005) Skalan av ett rum, det vill säga proportionerna mellan markytan och väggar, har stor betydelse för upplevelsen. En plats upplevs som bekvämast då väggarna är $1/2$ till $1/3$ så höga som storleken på markytan mellan väggarna, med större markyta förloras lätt rumsligheten (Lynch & Hack 1984). (fig.2) Studier har även visat att tillfälliga element drar ned helheten lika mycket som permanenta, men med tillfälliga element är det mest upplevelsen av platsens komplexitet som påverkas. (Sorte, 2005)

Fig.2: Illustration över proportionerna mellan vägg och markyta som påverkar upplevelsen.
(Lynch & Hack 1984)



Även färger och material har betydelse för människans upplevelse av utomhusmiljön. Blått och svala nyanser ger en känsla av ett ökat avstånd medan varma och skarpa färger förkortar avstånden. (Lynch & Hack, 1984) Enligt undersökningar och en sammanställning av data visar att människor vanligtvis föredrar färger i ordningen: blått, grönt, violett, orange och gult. (Sivik, 2005) Markytans struktur påverkar också intrycket av en plats och bidrar till dess visuella karaktär. Det är träd, buskar och markmaterial som utgör själva grunden i en gestaltning. (Lynch & Hack, 1984)

Av alla rörelsesystem är det människans mönster som är det mest komplexa. Därför måste man förutom att beakta det faktum att faktiskt nå fram till önskat mål även se till upplevelsen av rörelsen i sig. (Lynch & Hack, 1984) Förståelse och identitet av vårt landskap är en stor del av trafikantupplevelsen. Det handlar om att vi skall kunna skapa oss en förståelse om den nutida karaktären samt få en känsla av historiken, men även att kunna tänka oss in i en tänkbar framtid. (Bucht, m.fl., 1996) Längs en väg skall den resande också kunna uppleva en rad tillfredställande sekvenser av både form och luft. (Sorte, 2005)

Genom att uppleva omgivning lär vi oss att tolka den. Det är inte bara de pågående aktiviteterna och rumsuppfattningen som kommunicerar med betraktaren utan det gör även landskapet i sig. Det kan vara genom form eller kanske genom skyltar. Symbolerna är en social skapelse som vi lär oss att tyda i det samhället som vi lever i, för en främling kan dessa symboler te sig som icke tolkbara. Landskapet i sig berättar många gånger också om ägandet, status på platsen, människors närvaro, värderingar, historik, politik och tid. (Lynch & Hack, 1984)

Utgångspunkt: Miljön, trivsel och välbefinnande

Vid planering som skall anpassas till människans behov är det framförallt två saker som måste beaktas, naturen på platsen samt hur människorna kommer att använda sig av och värdesätta platsen (Berglund, Jergeby, 1998). Om en miljö är vacker och trivsamt är en subjektiv bedömning som skiljer sig från individ till individ och som grundar sig på flera olika aspekter. För att öka förståelse för människor sätt att värdera miljöer och miljöernas påverkan på trivsel och välbefinnande bör därför flera faktorer studeras närmare.

Värdering av miljöer

Även om vårt sätt att betrakta miljöer skiljer sig åt från person till person kan man trots detta hitta några gemensamma nämnare för vad för slags miljö som människan i allmänhet brukar föredra.

Undersökningar tyder på att människan vill ha miljöer som inte är tidsbestämda utan som är anpassningsbar för förändringar. Miljöerna skall även kunna ge besökaren utrymme för egna upptäckter och vara kommunikerbar med andra individer. (Lynch, 1960)

Människans utvärdering av miljöer grundar sig även på deras möjlighet att ägna sig åt aktiviteter som på ett eller annat sätt har en positiv inverkan på deras hälsa och överlevnad, även om de inte alltid är medvetna om det själva. (Kellert & Wilson, 1993)

Natur och grönska i närheten av bostaden värderas högt av människor. Enligt "biofiliahypotensen" kan en förklaring till detta vara att det är medfött för människan att fokusera på det som är levande. Den hypotesen menar på att människan under en väldigt lång tid har utvecklat sin förmåga att känslomässigt reagera på och kunna förstå företeelser i en naturmiljö som är fördelaktig eller som innebär fara för individen. (Kellert & Wilson, 1993)

Planering av miljöer för människan

Vid planering som skall anpassas till människans behov är det framförallt två saker som måste beaktas, naturen på platsen samt hur människorna kommer att använda sig av och värdesätta platsen. Vid utformning och stadsplanering brukar det sägas att man skall planera utifrån gamlas och barns perspektiv och det är allmänt vedertaget att "vad som är bra för barn och gamla är bra för hela samhället" (Berglund, & Jergeby, 1998)

Människans beteende påverkas av den fysiska miljön. Välplanerade och designade miljöer ökar människans förmåga att hantera exempelvis stress. (Dilani, 2001) Det har även visat sig att för lite ljus kan medföra störningar i det kronologiska systemet hos människan, vilket i sin tur kan ge upphov till nedstämdhet och trötthet. (Johansson & Küller, 2005)

Cirkulationssystemet i samhället bör ej bara betraktas utifrån hur väl det tänkta flödet fungerar utan även dess inverkan på de omgivande aktiviteterna. Vägar och gångstråk är de ställen som man lättast kan följa samhällets utveckling ifrån och de har därför en grundläggande roll för den visuella

upplevelsen. Genom vägens placering kan man skapa en känsla av tillhörighet eller avskildhet med det övriga landskapet. (Lynch & Hack, 1984)

Gator som är starkt trafikerade och som kräver att man anpassar sig till ett högt tempo och där man ständigt måste vara uppmärksam på vad som händer i omgivningen motverkar i hög grad kontakt mellan människor (Berglund & Jergeby, 1998) De traditionella vägarna i staden hade betydligt fler funktioner än bara transporter. De fungerade exempelvis även som arbetsplats, ett ställe för handelsutbyte och en mötesplats, men eftersom trafiken har blivit mer avancerad har mycket av detta idag gått förlorat. (Lynch & Hack, 1984)

Idag försöker man ibland att frysa gestaltningar eller möjligtvis tillåta några tidsepokiska förändringar, men det är sällan som hela tidsspektrumet från anläggning till nutid som tillåts få sätta sina avtryck, trots att det är tidens förankring som många gånger gör att människan tycker om en plats. (Lynch & Hack, 1984)

Användning av och begränsningar för användandet av miljöer

Den fysiska utformningen av miljön är en betydande faktor som påverkar människans användande av utomhusmiljön. (Gehl, 2003) Tillgång till en plats är en förutsättning för användning. En plats är ingenting värd utan förmågan att kunna beträda eller att röra sig på den, vilket blir en bortkastad resurs för samhället. (Lynch & Hack, 1984)

Patrik Grahn har genomfört en studie i Lund på 1980-talet där han genomförde intervjuer rörande vackra miljöer och det visade sig att där folk vanligtvis brukade promenera eller röra sig var inte i de miljöer som dom tyckte bäst om och ansågs vara vackrast, utan istället var det avstånd och tidsbrist som styrde miljövalet. Om avståndet till de vackra miljöerna var för långa orkade personerna sällan förflytta sig dit. (Grahn, 1982) I undersökningar om hur människor använder sin utomhusmiljö framkom det att just tidsbrist var en av de främsta orsakerna till att användningen begränsades, det fanns helt enkelt inte tid över till det i vardagen. Men även rädsla för våld och en ängslan över att vistas i mörka miljöer är en bidragande orsak till att människor begränsa sin utevistelse. (Berglund & Jergeby, 1998)

Undersökningar visar att det är nödvändiga sysslor som upptar det mesta av förvärvsarbetes tid i vardagen. För vuxna människor är det generellt ovanligt att vistas utomhus utan något nyttomotiv. Berglund och Jergeby skriver även att förvärvsarbete för vuxna i första hand använder sin utomhusmiljö praktiskt under vardagen, exempelvis genom resor till och från arbete. Förvärvsarbetare betonar också väldigt sällan sociala aspekter i samband med deras resor. (Berglund & Jergeby, 1998)

Det finns tydliga samband mellan kvaliteten på miljön och människans användande av den. De aktiviteter som påverkas mest av utemiljöns kvalitet är de man kan kalla för "valfria" aktiviteter. Hit hör alla de aktiviteter som baseras på lust, aktiviteter som människan kan ägna sig åt för att hon känner för det och vill. Det kan exempelvis vara att ta en promenad eller att sitta på en bänk och njuta av solen. (Gehl, 2003)

Dessa aktiviteter ökar avsevärt om utemiljön är bra och trivsamt, men minskar också mycket vid dålig kvalitet på miljön. Även de sociala aktiviteterna ökar om miljön är bra. Detta är aktiviteter som att exempelvis samtala med andra människor eller för barn att leka med andra barn. Till dessa aktiviteter räknas även passiva sociala aktiviteter, som att se och höra andra människor. (Gehl, 2003)

Våra vardagliga transporter mellan hem och arbete, till skolan, till affären osv. kan räknas som nödvändiga aktiviteter. Det är dessa som påverkas minst av utemiljöns kvalitet eftersom det är ett "måste" för människan att utföra dessa aktiviteter. (Gehl, 2003) (fig.3)

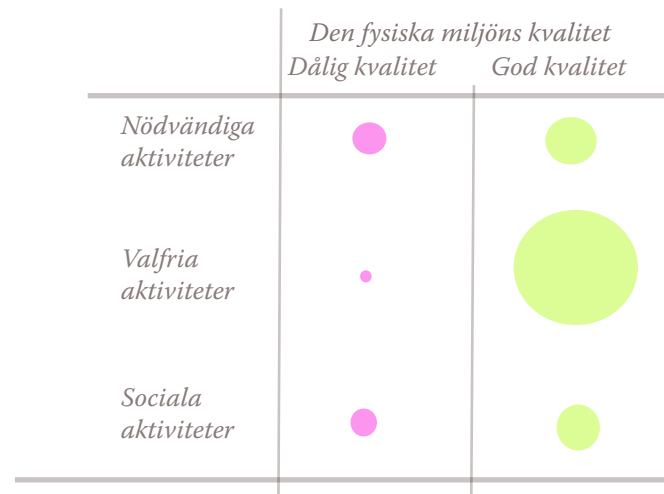


Fig.3: visar sammanhanget mellan kvaliteten på utemiljön och utomhusaktiviteter. (Gehl, 2003)

Utgångspunkt: vad litteraturen idag säger om mellanrum i staden

Då begreppet "mellanrum i staden" än så länge ej är ett etablerat begrepp för fenomenet och är nytt för detta arbetet beskrivs fenomenet i litteraturen också utifrån andra liknande benämningar.

Mellanrummen, en tänkbar beskrivning.

I och med att vi planerar våra städer efter en tänkt funktion och platser med syfte att oftast bara uppfylla ett eller några behov, byggs många städer idag efter stereotyper vilket leder till att många platser blir den andre lik. Dessa funktionsplanerade platser upplevs dessutom oftast som mycket ensidiga. Men utanför arkitekternas visioner bildas det restytor, små mellanrum inklämda bland alla dessa välplanerade ytor och funktioner. Man kan säga att det helt enkelt uppstår luckor i vårt bebyggda landskap. Det bildas då små platser i staden utan någon egentlig betydelse, ytor som ingen människa har någon direkt anknytning till (Cupers & Miessen, 2002).

Många av dessa ytor kan även jämföras med marginaler där "marginalerna är den fria ytan som omger texten på en sida" (Cupers & Miessen, 2002). Detta syftar då på att marginalen representerar det överblivna från ett försök att strukturera saker. Detta kan man i sin tur även jämföra med det urbana landskapet där staden består av en hel del mellanrum. Generellt uppfattas dessa rum knappt och de förblir många gånger osynliga.

Man kan även beskriva marginalerna som det som existerar mellan den homogena helheten där marginalerna är placerad jämte historiken, arkitekturen och teorin. Dessa ytor är som ett gräs som bara finns överallt, i mitten av allt. De väver sig samman och växer in mellan andra saker, precis som gräset gör mellan plattorna i stenläggningen. Det finns även mellanrum som får sin identitet och bestämning först genom aktiviteter som söker sig dit (Cupers & Miessen, 2002).

Studier utförda av långgatorna i Göteborg visar att även ett helt kvarter kan tänkas benämnas som ett mellanrum i staden. Detta då byggnaderna som finns där skiljer sig i karaktär från omgivningens samt är relativt låga och enkla i utförandet. Dessa kan då eventuellt även betraktas som ett temporärt element i staden. (Forsemalm, 2009)

Upplevelse av mellanrum samt betydelse för människans trivsel och välbefinnande

Inför detta arbete har ingen litteratur påträffats som specifikt behandlar mellanrum i samband med upplevelser och betydelsen för trivsel och välbefinnande. Den litteratur som ligger närmast till hands är den som handlar om samspelet mellan människan och utemiljön och som har presenterats under de två tidigare utgångspunkterna.

Problemformulering

Syftet med mitt arbete är att undersöka "stadens mellanrum" och beskriva dessa mångfacetterat.

Målet med arbetet är att redogöra för tänkbara mellanrum i staden samt redogöra för hur människor som bor i staden upplever dessa i sin vardagliga miljö. Målet med arbetet är även att föra en diskussion om hur gestaltningen/icke gestaltningen av dessa mellanrum kan ha en betydelse för en persons trivsel och välbefinnande.

Frågeställningar

Huvudfrågorna som jag ställer mig i detta arbete är:

- Vad kan ett mellanrum i staden vara för något?
- Hur upplever förvärvsarbetande människor som bor i staden mellanrummen i sin vardagsmiljö?
- Har mellanrummet någon betydelse för en persons trivsel och välbefinnande.

Avgränsningar

Arbetet kommer att begränsas genom att deltagarna i studien är några få utvalda samt att fokus kommer att ligga på förvärvsarbetande människor i åldrarna mellan 30-65 år. Anledningen till detta är den begränsade tidsramen som finns för utförandet av detta examensarbete samt att mycket fokus hittills i min utbildning samt tidigare forskning har lagts på att granska specifika miljöer för barn, ungdomar och pensionärer men till stor del utelämnat förvärvsarbetande vuxna.

Arbetet avgränsas även genom att detta arbete inriktar sig på mindre mellanrum i en mänsklig skala. Ytterliga avgränsningar görs genom att studien ej innehåller hälsorelaterade undersökningar med mätningar utan det är en subjektiv upplevelse av trivsel och välbefinnande som studeras.

I detta kapitel presenteras tillvägagångssättet & de olika arbetsmetoderna som har använts för detta examensarbete. Först beskrivs valet av metod och sedan presenteras staden Helsingborg kortfattat, vilket är platsen där stora delar av studien har genomförts. Efter det presenteras deltagarna i studien och sist bearbetningen av materialet.

Val av metod

Då detta arbete går ut på att undersöka ett nytt fenomen och målet bland annat är att redogöra för tänkbara mellanrum och hur människor upplever dessa behövs flera metoder kombineras för att på bästa sätt kunna uppnå önskat resultat. I arbetet har bland annat kvalitativa metoder används då de lämpar sig bra när man vill undersöka och beskriva en företeelsers kvaliteter, istället för hur mycket av någon kvalitet den har eller hur ofta de är förekommande (Eneroth, 1984). Syftet med att använda sig av denna metod är framförallt för att finna kvaliteter som tillsammans karakteriserar fenomenet i fråga (Eneroth, 1984).

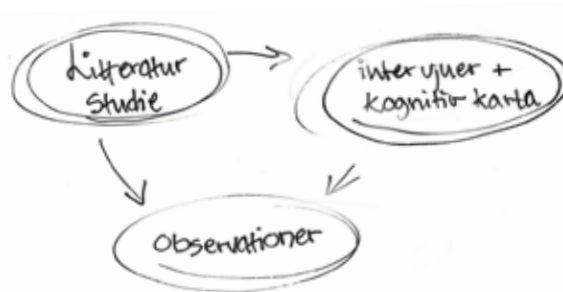


Fig.4 :visar att litteraturstudien har använts som grund till både observationer och till intervjuer + kognitiv karta. Den visar även att intervjuer + kognitiv karta har använts som grund till observationer.

I kombination med den kvalitativa studien (intervjuer och kognitiv karta) har arbetet kompletterats med egna observationer av den stadsmiljö som behandlas i examensarbetet. Detta för att försöka finna ett bredare perspektiv över vad fenomenet kan tänkas vara för något. För att söka svar på arbetets frågeställningar har även litteraturstudier använts som ett parallellt verktyg under hela arbetets gång. Litteraturstudien har använts som en grund till både intervjuerna och de kognitiva kartorna samt haft inverkan över vad som har observerats. Inför observationerna har även intervjuer och de kognitiva kartorna varit ett stöd (fig.4).

Fokusen under analysen av data från intervjuer och de kognitiva kartorna har främst legat på personernas individuella upplevelser och beskrivningar av sina vardagliga miljöer. Medan tyngdpunkten i litteraturstudien har legat på forskning rörande människan och hennes miljö och teorier kopplade till miljöpåverkan och hälsoaspekter. Litteraturstudien har även använts till grund för att försöka bringa klarhet i vad fenomenet "stadens mellanrum" kan tänkas omfatta samt för att ta reda på vad andra personer har skrivit tidigare rörande ämnet.

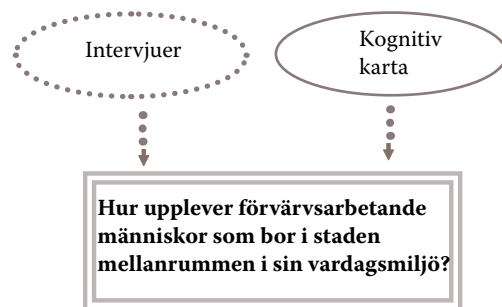
Resultaten från de olika delarna redovisas var för sig men förs sedan samman i diskussionen.

Metod som används för att besvara frågeställningar



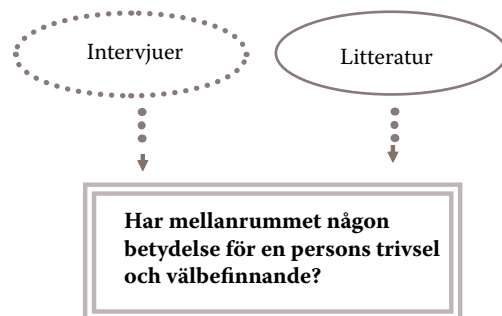
Till frågeställningen "vad kan ett mellanrum i staden vara för något" har jag använt mig av tre metoder. Via litteraturstudien har jag fått uppslag över vad mellanrum kan vara för något. Genom användandet av intervjuer har jag haft möjlighet att diskutera begreppet "mellanrum i staden" med deltagarna för att få höra deras tankar och åsikter kring vad det kan inrymma. Då det visade sig vara svårt för deltagarna att specificera vad ett mellanrum i staden är för något har denna undersökning även kompletterats med observationer där jag själv fått gå in som landskapsarkitekt och undersöka fenomenet. Det är framförallt genom dessa observationer som denna frågeställning kunnat besvarats samt som till stor del lett till framtagandet av de 11 karaktärerna som presenteras i kapitel 3, RESULTAT & ANALYS -del2, observationer.

Denna fråga behandlar begreppet generellt, vilket innebär att den ej endast är knuten till intervjuerna och deltagarnas resvägar. (fig.5a)



Till frågeställningen "Hur upplever förvärvsarbetande människor som bor i staden mellanrummen i sin vardag" har främst intervjuer och deltagarnas kognitiva kartor använts. Denna fråga besvaras genom att studera deltagarnas resväg mellan arbetet och hemmet. Detta eftersom det är ett bra sätt att nå den vardagliga miljön på.

Denna frågeställning specificeras således mot studiens deltagare och deras upplevelser av sin miljö. (fig.5b)

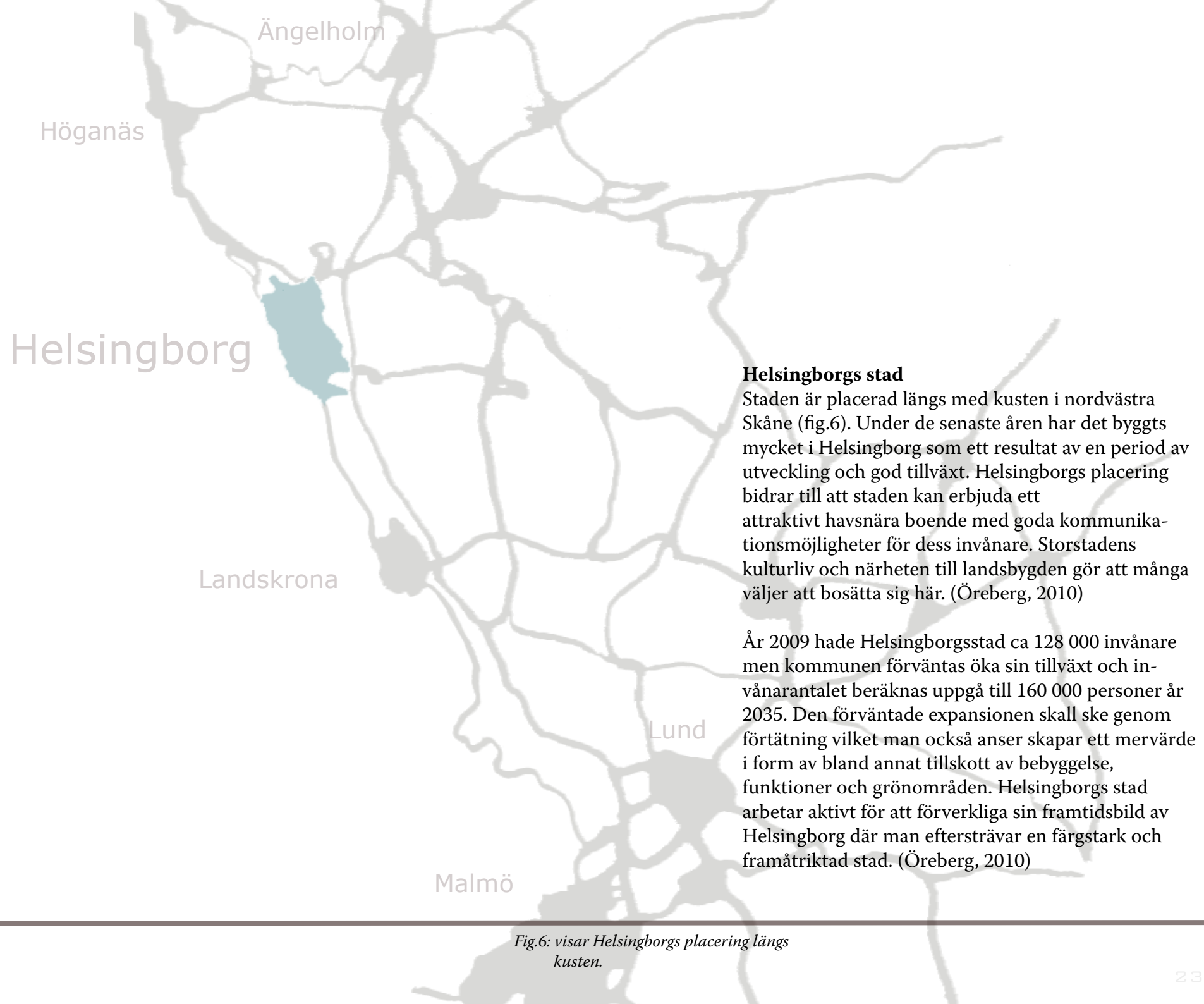


Till frågeställningen "Har mellanrummen någon betydelse för en persons trivsel och välbefinnande" har intervjuer använts och analyserats för att skapa en uppfattning över vilken inverkan deltagarnas vardagliga miljö har på dem. Denna frågeställning besvaras dock till största delen genom litteraturstudien. Då litteratur som hänger samman med både mellanrum och trivsel och välbefinnande är mycket begränsad har litteraturen även studerats från ett bredare perspektiv som handlar om miljöers inverkan på människans trivsel och välbefinnande. Detta har sedan kopplats samman med mellanrum under diskussion och reflektion.

Denna fråga studeras från ett bredare perspektiv och är därmed ej endast knuten till intervjuerna. (fig.5c)

Plats för genomförandet av studien

Studien har centrerats till staden Helsingborg. Anledningen till att den utförts i Helsingborg beror på att det är en stad som ligger inom rimliga avstånd från min hemort samt att jag kan förhålla mig neutral och ha en objektiv syn då jag ej är vidare bekant med staden och dess olika utomhusmiljöer sedan innan.



Helsingborgs stad

Staden är placerad längs med kusten i nordvästra Skåne (fig.6). Under de senaste åren har det byggts mycket i Helsingborg som ett resultat av en period av utveckling och god tillväxt. Helsingborgs placering bidrar till att staden kan erbjuda ett attraktivt havsnära boende med goda kommunikationsmöjligheter för dess invånare. Storstadens kulturliv och närheten till landsbygden gör att många väljer att bosätta sig här. (Öreberg, 2010)

År 2009 hade Helsingborgsstad ca 128 000 invånare men kommunen förväntas öka sin tillväxt och invånarantalet beräknas uppgå till 160 000 personer år 2035. Den förväntade expansionen skall ske genom förtätning vilket man också anser skapar ett mervärde i form av bland annat tillskott av bebyggelse, funktioner och grönområden. Helsingborgs stad arbetar aktivt för att förverkliga sin framtidsbild av Helsingborg där man eftersträvar en färgstark och framåtriktad stad. (Öreberg, 2010)

Fig.6: visar Helsingborgs placering längs kusten.

Deltagare i studien

Vid urvalet av intervjupersoner har vänner och bekanta tillfrågats efter lämpliga deltagare för studien. Kriterierna för att delta i studien var att intervjupersonen skulle vara mellan 30-65 år gammal, vara bosatt i Helsingborg samt vara förvärvsarbetande i staden. Då urvalet av deltagare har skett löpande har möjlighet getts till inverka på urvalet utifrån hur tidigare intervjuer har artat sig. Då det visade sig att de flesta deltagare färdas till sin arbetsplats med bil har urvalet styrts för att även hitta en deltagare som färdas långsammare. Detta eftersom strävan med arbetet är att finna så många kvaliteter hos fenomenet som möjligt och genom detta ökar chanserna till en fördjupad förståelse av fenomenet. Innan intervjun har deltagarna erhållit en kort presentation om examensarbetets innehåll samt blivit upplysta om att det ingår ett moment som består av teckning men att inga förkunskaper krävs för detta. Inga intervjupersoner har varit bekanta med författaren sedan tidigare.

Följande personer har deltagit i studien via intervju:

Joakim, 47 år, invånare i Helsingborg
Christian, 59 år, invånare i Helsingborg
Eva, 64 år, invånare i Helsingborg
Linda, 40 år, invånare i Helsingborg

Insamling av empiriskt material

Intervjuer & kognitiv karta

Fyra stycken intervjuer har genomförts till detta arbete. I arbetet har kvalitativa intervjuer använts eftersom det lämpar sig bra till samhällsvetenskaplig forskning där man bland annat vill försöka förstå människors sätt att reagera och resonera (Trost, 1997). Det är en kraftfull metod för att fånga innerbörder ur undersökningsspersonens vardagsmiljö. (Kvale, 1997) Standardiseringen kring intervjuerna har hållits relativt låg, vilket innebär att intervjuerna är anpassade efter intervjupersonen. Detta betyder att ordningsföljden på frågorna har varierats och fått styras av vad som passerat in och sagts tidigare under intervjun, även följdfrågorna har formulerats beroende på tidigare svar. (Trost, 1997) Som stöd under intervjun har en lista med förvalda samtalsämnen använts (bilaga 1). Detta för att intervjun till viss del skall behandla likvärdig information vilket möjliggör jämförelser mellan dem samt underlättar för analys av materialet.

1 Intervjuerna har genomförts i tre steg: I det första steget samlades bakgrundsfakta in om intervjupersonen, exempelvis uppväxt, fritidsintressen, färd sätt till arbetet etc. Bakgrundsinformation är relevant för studien vid tolkning av de kommande stegen under intervjun samt att informationen har varit betydelsefull vid analys av materialet.

2 I det andra steget ritade den intervjuade personen en kognitiv karta över sin resväg mellan hemmet och arbetet. Genom användandet av kognitiva kartor fås en vägledning över vad människor fokuserar på samt lägger märke till i den vardagliga utomhusmiljön.

Dessa kartor kan ses som ett synonym för en mental karta. En kognitiv karta är därför oftast mycket individuell och överrenstämmer ej helt med verkligheten. Den kognitiva kartan representerar personens förenklade föreställning där irrelevanta detaljer utelämnas medan välkända områden får en stor yta. (Torell, 2005)

Efter att intervjupersonen hade tecknat sin karta, diskuterades det kring det objekt som deltagaren valt att rita ut. Det samtaldes även kring de tomrum som fanns mellan olika delar på kartan.

3 Det sista steget av intervjun handlade om tänkbara mellanrum i staden där den intervjuade fick reflektera över möjliga mellanrum i staden, både positiva och negativa. Detta för att nå en ökad förståelse för deltagarens syn på mellanrum samt eventuellt ha möjlighet till att finna nya infallsvinklar kring fenomenet. Deltagarna fick även i uppgift att markera ut sin resväg på en stadskarta.

Alla intervjuer utom en har utförts hemma i intervjupersonens bostad i lugn och ro. Intervjun med Eva skedde på hennes arbetsplats där vi satt avskilt i ett bibliotek. Intervjuerna har tagit mellan 1,5-2 h att genomföra. Samtliga intervjuer antecknades ner med hjälp av kortare menigar och stödord under själva intervjun. Intervjun skrevs sedan ner i en sammanfattande form samma dag som den hade genomförts. Samtliga personer som deltagit i studien har samtyckt till att deras riktiga namn används i arbetet.



Fig.7: visar de rörelser av människor som jag har följt i staden under den egna promenaden.
(© Infab AB, Helsingborg 2011)

Observationer

Med hjälp av deltagarnas kognitiva kartor (bilaga 2-5) och markerad färdväg på stadskartan (bilaga 6) har jag kunnat följa och fotografera element i deras vardagliga miljö som har nämnts under intervjun, men jag har även fått möjlighet att dokumentera miljöer som ej har blivit omnämnda vid intervjutillfället av deltagarna själva. Detta steg i arbetsprocessen gav även mig tillfälle att reflektera kring mellanrum längs med transportsträckorna. Observationerna har skett genom att jag har promenerat eller varit passagerare i en bil. Denna dokumentation ökade förståelsen för innehållet på deltagarnas kognitiva kartor.

Utöver detta har en egen promenad utförts i Helsingborgs stad för att försöka finna klarhet i vad ett mellanrum kan vara för något. Denna varade i cirka 2 timmar en vardag mellan kl 12.00-14.00. Tidpunkten för promenaden är vald utifrån vetskapen att många människor har lunchrast under dessa timmar vilket också medför mer rörelse i staden. Under promenaden har jag följt människors rörelsemönster (fig.7) längs med de största gångstråken för att se vilka miljöer de passerar och om jag kan finna mellanrum som människor använder till något speciellt eller verkar uppmärksamma mer än andra miljöer.

Under observationerna längs med färdvägen och promenaden har fotografering skett. Dessa används sedan för att illustrerar mellanrum och andra miljöer som är relevanta för studien.

Litteraturstudier

Med hjälp av litteraturstudier har en fördjupning genomförts av den forskning som rör utomhusmiljöns påverkan på människan och hennes hälsa, trivsel och välbefinnande samt grundläggande psykologi. Även litteratur rörande det aktuella fenomenet har studerats för att möjliggöra för skapandet av en så nyanserad bild som möjligt av fenomenet.

Berabetning av empiriskt material

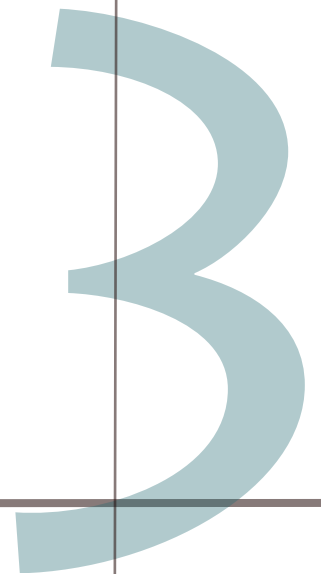
Som nämnts tidigare skrevs intervjuerna ner i en sammanfattad form där jag i texten har markerat viktiga stycken som är relevanta i förhållande till arbetets syfte. Detta har sedan sorterats in i teman utifrån gemensamma nämnar och hur de svarar mot frågeställningarna samt illustreras med hjälp av citat. De tecknade kartorna har scannats in till datorn och de olika delarna av varje karta har sammanfogats till en likadan bild som den deltagaren tecknade (bilaga 2-5). Detta har gjorts separat för var och en av de kognitiva kartorna. Sedan har jag använt mig av dessa kartor som underlag och överfört intervjupersonens berättelse till kartan med hjälp av färgade fält. Alla element som är inritade på kartan har blivit täckta och varje färg representerar min tolkning av intervjupersonens uttryckliga helhetsupplevelse.

Med hjälp av den sammanfattande intervjun har jag även plockat ut fotografier från deltagarnas vardagsmiljö och samlat bilder på miljöer och element som deltagarna upplever som positiva och negativa var för sig. Detta för att få en uppfattning om vad/vilka element i en miljö som skapar trivsel eller ej. Jag har även utgått ifrån intervjuerna och samlat ihop bilder på de miljöer som deltagarna har uttryckt som möjliga mellanrum längs med färdvägen samt samlat bilder av alla mellanrum som jag har funnit efter egna observationer längs med sträckan. Detta för att öka min förståelse för vad ett mellanrum kan vara för något men även för att bilda mig en uppfattning över vilka mellanrum som påverkar deltagarna och som de lägger märke till under den vardagliga färden.

De mellanrum som har upptäckts under arbetets gång har indelats i 11 kategorier (som presenteras i kapitel 3, Resultat & Analys av del 2-Observationer) Kategoriseringen av mellanrummen har skett med utgångspunkt i dess innehåll, tänkbart syfte och användning, tillgänglighet samt estetiska värden.

Denna kategorisering är framtagen delvis som ett resultat av bearbetning av intervjuer, kognitiva kartor och litteratur men främst som ett resultat från de egna observationerna. Under bearbetning och kategoriseringens gång av mellanrummen har jag till stor del sett till vilket sammanhang mellanrummen har med omgivningen och dess beståndsdelar (Eneroth, 1984) . Själva kategoriseringen grundar sig i att varje mellanrum först har analyserats var för sig där bland annat tidigare nämnda aspekter (innehåll, tänkbart syfte och användning, tillgänglighet samt estetiska värden) är granskade. Med utgångspunkt från detta har sedan gemensamma nämnare hittats och jämförts med varandra. Utifrån denna jämförelse har sedan de mellanrum som har haft flest gemensamma aspekter och som lämpat sig bäst utifrån detta samlats under samma kategori. Detta innebär även att flera mellanrum kan ha gemensamma kvaliteter trots att de ligger i olika kategorier.

I detta kapitel presenteras resultaten från arbetet. De är uppdelade i två delar där den första delen redovisar resultat från de intervjuer med kognitiva kartor som har gjorts i Helsingborg och den andra delen presenterar resultaten från observationerna som är gjorda i denna studie.



Del 1.

I detta avsnitt presenteras resultaten från de intervjuer och de kognitiva kartor som har genomförts och som har ägt rum i Helsingborgs stad.

Av det som har framkommit under intervjuerna redovisas endast det som jag har funnit relevant för arbetet och min studie. Då standardiseringen av intervjuerna har varit relativt låg innebär det att alla personer ej har kommenterat alla ämnen som tas upp i resultatdelen. Denna resultatdel presenterar allt material som framkommit under intervjun som jag finner relevant för min studie och detta arbetet.

Här presenteras *stadens mellanrum* utifrån intervjuerna och deltagarnas syn på dem. *Människans upplevelse av miljöer* som visar vad deltagarna la märke till i sina miljöer och hur de upplever dem. *Miljö, trivsel och välbefinnande* som presenterar vad/vilka miljöer som påverkar hur människorna känner sig då de vistas i sin vardagliga miljö.

Stadens mellanrum

Detta är resultat som svarar mot den första frågeställningen “vad kan ett mellanrum vara för något?” dessa är indelade i *“Tankar kring mellanrum”, “Benämningen mellanrum”, “Upplevelse och storlek” samt “Ytterligare tänkbara mellanrum i staden”*. Dessa presenterar alla olika aspekter av fenomenet.

Tankar kring mellanrum

Vad är egentligen ett mellanrum? Ett av syftena i detta arbete var att ta reda på och försöka beskriva det fenomen som i detta arbete kallas för “stadens mellanrum”. En av arbetsmetoder för detta var att fråga deltagarna under intervjun vad dom tror eller anser kan tänkas vara ett mellanrum i staden för att få höra deras syn på saken och öppna upp för nya infallsvinklar till ämnet.

“Rent spontant tänker jag på en park, parkerna mellan bebyggelsen” - Joakim

“Öppnor där det inte är hus, exempelvis parker och torg”-Linda

“Jag tänker på en liten gatsnutt på stortorget, 25m. Ej tight, men tänkte på det nu” -Christian

“Finns det mellanrum? Husen nere i en stad är nästan kloss” -Eva

Detta var intervjupersonerna första tankar om mellanrum i staden. Det visar att själva begreppet mellanrum i samband med stad kan ha varierad innebörd för människor. Alla fyra personer antyder redan från början att där skall finnas någon form av öppen yta för att det skall kunna kallas för ett mellanrum, eller i alla fall ej bebyggd mark.

Benämningen mellanrum

Just benämningen mellanrum i samband med stad kan vara svårt att greppa. Christian menar på att det egentligen inte finns några mellanrum utomhus, att i alla fall han själv aldrig har tänkt på det som ett mellanrum tidigare. Mellanrum förknippar han i första hand med snickerier. Han berättar att han brukar fixa mycket hemma och menar att ett mellanrum får man om man inte helt lyckas med sammanfogningen av exempelvis lister i ett hörn. Vidare säger han att mellanrum även återfinns på ett skrivet papper, där det uppstår mellanrum mellan bokstäverna och de skrivna raderna.

Upplevelsen & storlek

Från intervjuerna blir det tydligt att begreppet mellanrum i staden oftast förknippas av deltagarna med något öppet och något som är bra.

“Torg, eller öppna platser” - Joakim

“Kan även vara gräsmatta, bara där finns luft” -Linda

*“Det har med upplevelsen att göra. Om ett torg är smalare så upplevs det som ett mellanrum”
-Christian*

“Inte mellan massa hus, utan det är en öppen plats där man kan gå, sitta, betänka och fundera” - Joakim

“Något positivt, men inte som andningshål utan något mer fritt” - Joakim

Under intervjun med Joakim påpekade jag detta och frågade om han kunde föreställa sig mellanrum i staden som var mindre positiva. Det kunde han men säger också att det inte är några platser som han kan föreställa sig att vilja besöka själv.

“Parkeringsområden, gärna i industriområden, viadukter, tunneln under järnvägen som är mörk. De finns, men man kanske inte vill utforska dem” -Joakim

Ytterligare tänkbara mellanrum i staden

Under intervjuerna framgår det att några av deltagarna tänker sig att mellanrum i staden även kan vara tillfälliga eller fylla ett syfte och en funktion en viss tid på dygnet, men kanske användas till något annat vid andra tidpunkter. Likaså kan mellanrummen vara tidsbestämda i väntan på något annat.

“Ödetomter kan vara mellanrum, då man river och sen skall bygga, då är det knepigt ett tag” - Eva

Joakim är från början väldigt inriktad på parker och torg när han tänker på mellanrum i staden, men allt eftersom intervjun fortlöper ändras även hans beskrivning av mellanrum, speciellt då han föreställer sig vad man gör där. Han berättar att han brukade leka i en småbåtshamn då han växte upp och föreslår att det kanske kunde ses som ett litet mellanrum.

“När jag var liten lekte vi nere vid havet, längs med stranden. Vi spelade också fotboll på vändplatsen, lite mer spontant....” - Joakim

*“Vändplatser är bra att leka på i staden”
-Joakim*

Även Linda berättar att hon kan tänka sig att platsen vid Statten kan ses som ett mellanrum vilket inkludera en vändplats.

Christian i sin tur menar på att mellanrummen saknar bestämd aktivitet för människan från början.

*“Platser för olika aktiviteter är inget mellanrum”
- Christian*



Mellanrummet
vid Stattena



Fig.8 a-e: visar platsen vid Stattena som Linda beskriver som ett mellanrum. Det kan ses som ett mellanrum delvis på grund av den enformiga gestaltningen och att skalan på platsen inte harmoniserar med omgivningen.

Mellanrum längs med den egna resvägen

Det har visat sig under studiens gång att intervju-personerna har svårt att identifiera mellanrum längs den egna färdvägen. Linda tar dock upp vändplatsen vid Stattena som ett exempel på ett mellanrum. (fig.8 a-e). För henne är det ingen trevlig plats att vistas på.

“Jag kommer hit tidigt på morgonen, trött, kanske ej så pigg. Men man blir inte gladare av att se detta”
-Linda

“Känns som att den är bortglömd, de har ej prioriterat att göra den snygg. De har planterat buskar som ej behöver skötsel. Man har gjort enklast möjliga för att det skall se rätt OK ut”
-Linda

“Det hade känts bättre om det hade funnits något att titta på. Så det känns som att de har försökt göra något med platsen. Kanske lite mer ljus eller skulpturer, speciellt på morgonen och kvällen”
-Linda

Christian berättar också om en plats längs med hans resväg som kan ses som ett mellanrum. Tidigare stod där en bensinstation som sedan revs. Det har under en tid funnits en skylt på platsen med information om framtida, exklusiva boenden. Det bygget kom aldrig igång och skylten är nedtagen. På platsen idag finns bara en grusplan. Det är en plats i väntan på ny användning.

Mellanrum som deltagarna själva nämner längs resvägen.



Fig.9: Detta mellanrum finns med på Evas kognitiva karta. Eva har inte själv valt att kalla det för ett mellanrum, men hon har ritat ytan och valt att benämna den som "gräsmatta". Denna yta representerar ett ganska vanligt mellanrum. Det är en yta som är för liten och innehåller för få element för att avskilja exempelvis gångvägen från den hårt trafikerade vägen i bakgrunden men den är alldeles för stor för att ge någon intim och mysig upplevelse till besökaren. Det är ingen yta som lockar till vistelse.



Fig.10: Detta mellanrum finns inte utritat på en karta som ett mellanrum men Eva som passerar ytan nämner miljön under tiden som hon tecknar sin karta. Hon berättar att sikten har blivit bättre efter att träd har tagits bort vilket får henne att känna sig tryggare då hon passerar ytan. Även detta är en yta som känns för bred för att bara vara en "remsa mellan vägarna" men för liten för att användas.



Fig.11: Detta är ett av flertalet miljöer längs med Joakims resväg som kan benämnas som ett mellanrum. Joakim själv beskriver ytorna som "ingenting" eller som "brunt eller grönt". Dessa ytor kan på håll likna "naturlig skog" men oftast är det bara smala remsor med vegetation som återfinns mellan exempelvis en bilväg och ett industriområde eller bostadskvarter. Dessa ytor är svåra att använda och blir därför lätt till "utfyllnad".



Fig.12: Christian talade om ytor längs med hans resväg som glömts bort. Det har en gång funnits tankar att göra något med platsen, men det har ej blivit av. Istället står den bara där idag som en tillfällig yta. Dessa mellanrum uppstår lätt till följd av exempelvis bristande planering och ekonomisk brist, möjligtvis även på grund av ett svalt intresse för platsen.

Människans upplevelse av miljöer

Detta är resultat som svarar mot den andra frågeställningen "hur upplever förvärvsarbetsande människor som bor i staden mellanrummen i sin vardagsmiljö?" dessa är indelade i "Färdsätt påverkar upplevelsen" och "Begränsad av tiden". Då det visade sig att det är många ytor som deltagarna från studien själva passerar men få platser som de använder benämningen mellanrum på har jag valt att presentera deras upplevelser av sin vardagsmiljö mer allmänt. Detta eftersom det är värdefull information vid förståelse för över vad deltagarna fokuserar på under sin resa samt hur de upplever det som de ser. Detta ökar förståelsen för varför och hur deltagarna ser/upplever de ytor som jag kallar för "mellanrum" eller varför de inte gör det.

Under intervjuernas gång fick deltagarna till uppgift att rita en kognitiv karta (bilaga 2-5) där dom beskrev sin färd under vardagen mellan hemmet och arbetet, eller i Lindas fall vägen mellan hemmet och flygbussen. Utifrån denna karta har sedan samtal förts kring de miljöer som deltagaren passerar under sin färd till och från arbetet.

Färdsätt påverkar upplevelsen

Joakim och Christian kör själva sin bil till och från arbetet. Deras uppmärksamhet är främst riktad åt det håll de skall på och den övriga trafiken.

"Jag tar alltid bilen till jobbet, bilen hittar själv"
-Joakim

"Jag tänker inte så mycket längs vägen. Det är en vacker sträcka med vattnet i Landskrona och skogen i Kävlunge" -Christian

Även Linda färdas oftast i bil, men då som passagerare. Det händer även att hon åker buss, men då blir det en annan sträcka. Precis som Christian och Joakim beskriver hon sin miljö mellan hemmet och busshållplatsen lite mer kortfattat medan hon lägger in betydligt fler känslor när hon beskriver ytorna runt busshållplatsen där hon vistas en längre tid.

"Man blir hemmablind, nu tittar man inte längre, lite fascinerande" -Linda

"Man behöver inte satsa pengar överallt, man får acceptera en del transportsträckor. Det stör ej, bara är så." -Linda

"...Jag har aldrig haft en bra känsla för platsen..... Man passerar bara platsen, jag tror inte att någon väljer att gå hit, mer än för en korv i kiosken" -Linda

Eva promenerar och färdas i och med detta i en lägre hastighet än övriga. Hon var den person som hade högst detaljrikedom på sin kognitiva karta. Det är även Eva som beskriver sin färdväg med flest känslosamma uttryck och som nämner årstidsväxlingarna i betydligt större utsträckning än övriga deltagare.

Gemensamt för intervjupersonerna är att de som regel åker raka vägen mellan hemmet och arbetet. Vanligaste anledningen till stopp längs vägen är för matinköp.

*“Även om det hade funnits världens finaste park där hade jag inte stannat till, man vill bara hem eller dit”
- Joakim*

Undantaget är Eva som alltid promenerar till och från arbetet. Hon stannar ibland till i någon butik nere i centrum eller går en extra sväng uppe i villakvarteren för att titta på alla fina trädgårdar. Hon berättar att hon har favoritträdgårdar som hon gärna går förbi. Ibland passar hon också på att säga några uppmuntrande ord till personer som är ute och arbetar i trädgården.

Begränsad av tiden

Vid flera tillfällen under intervjuerna har det framkommit att bland annat tiden begränsar personerna i deras utevistelse. Flera av deltagarna visar tecken på en vilja att ibland stanna till längs med vägen, förutsatt att där hade funnits någon möjlighet till aktivitet som passade in på deras fritidsintressen samt om tiden hade räckt till.

Alla intervjupersoner vistas ibland i grönområden, men främst i samband med helger eller semestrar, väldigt lite under vardagen. För de flesta av deltagarna blev det endast promenader i det närmsta bostadsområdet under vardagarna. Vid längre ledighet var det några som även besökte stugor som låg ute på landet eller åkte på utflykter för att få vistas i naturen. Joakim säger att anledningen till att han idag inte besöker så många grönområden är eftersom han inte riktigt har tid, men att det blev fler turer förr då han ej hade en egen trädgård. Idag får han avkoppling genom att golfa. Om natur säger Christian att man förutsätter att det finns. Finns det inte så saknar man det.

Under intervjuerna framgår det att det finns en önskan och en längtan efter att få spendera mer tid ute i naturen men det är också något som många gånger prioriteras bort.

“Vi försöker promenera, vi tycker det är trevligt att titta på hus och trädgårdar, men gör det alldeles för sällan” - Joakim

“Hade jag haft mer tid hade jag kunnat tänka mig att gå igenom Fredriksdal istället” - Linda

Christian berättar också att om han hade haft mer tid hade han kunnat tänka sig att stanna till Inere vid Landskrona där det brukar stå gubbar och fiska eftersom det ser så avslappnande ut, alternativt spela lite golf på golfbanana som finns där.

Miljö, trivsel och välbefinnande

Detta är resultat som svarar mot den tredje frågeställningen “har mellanrummen någon betydelse för en persons trivsel och välbefinnande?” Dessa är indelade i “Material och gestaltning påverkar helhetsintrycket”, “Miljöer sänder ut signaler”, “Sociala aspekter”, “Positiva element” samt “Negativa element” Precis som vid förra frågeställningen har det varit svårt för deltagarna att precisera sina upplevelser till att endast handla om de ytor som i arbetet kallas för mellanrum. Då upplevelsen av mellanrummen till stor del styrs av helhetsupplevelsen på platsen presenteras här resultat som också sträcker sig förbi mellanrummens inverkan och hänsyn tas till fler delar av miljön. Detta blir på så vis ett vidare spann över miljöer och deras betydelse för trivseln och välbefinnandet, vilket kan ses som en fördel då många av mellanrummen i miljöerna annars ej hade inkluderats då deltagarna ej pekat ut dem trots att de är en del av deras färdväg.

Resultaten i studien pekar mot att att flertalet av de miljöer som personerna vistas i påverkar hur de får dem att känna sig men omfattningen av miljöernas påverkan varierar.

Material och gestaltning påverkar helhetsintryck och trivsel

Från Lindas beskrivning över hennes intryck och upplevelser vid vändplatsen på statten framgår det klart och tydligt att miljöns gestaltning har inverkan på hennes sinnesstämning och påverkar hur hon känner sig då hon befinner sig på denna plats. Den stora andelen hårdgjord yta i samband med materialval och enformig planteringar bidrar till en gestaltning och miljö som upplevs som trist.

*“Statten är inte heller speciellt inbjudande, det finns ingenting att se på någonstans. Man vill bara därför, inget ställe man vill vistas på över huvudtaget”
-Linda*

*“Jag är där tidigt på morgonen, trött, kanske ej så pigg, men man blir inte gladare av att se detta....”
-Linda*

Även Evas beskrivningar över flertalet av de miljöer som hon passerar tyder på att miljön påverkar hennes sinnesstämning.

“Här är det så vackert då magnoliorna blommar på våren att man nästan inte vet vilken sida av gatan som man skall gå på” -Eva

I studien framgår det att även belysningen i miljön har betydelse för hur människorna känner sig på en plats. Det finns en önskan om mer belysning i staden. Linda önskar mer belysning vid statten under morgon och kväll, Christian berättar att han tycker det är fint med upplysta träd, Joakim tror att belysning kan hjälpa till att hålla kriminella borta. Eva berättar att hon känner sig lite otrygg ibland under hemväg då det är mörkt vilket hon medger delvis kan bero på bristande belysning.

“...jag går inte eller cyklar då det är mörkt, känns otryggt då det är mörkt under vägar och så vidare....” -Joakim

Även själva utformningen av ytor kan påverka hur personerna känner sig och beter sig i en miljö. Linda berättar att hon tycker det är viktigt med utrymme mellan vägar och byggnader.

“Om det finns lite mer utrymme så ser man lite mer där man är och inte bara dit man ska” -Linda

Eva berättar om en gång- och cykelväg längs med hennes resväg, som även kan benämnas som ett mellanrum, där kommunen har förbättrat sikten genom att ta bort träd.

“Kommunen har tagit bort träd, blivit tryggare här nu. Mer öppet” -Eva

Miljöer sänder ut signaler

Att utomhusmiljön är hel och ren har betydelse för trivseln. Alla deltagare är överrens om att det är viktigt att ha en fin stad, men miljöerna behöver inte vara pedantiskt skötta överallt, snarare uppskattas det om det på vissa ställen är lite vildvuxet. Det är fullt acceptabelt att vissa sträckor och områden i staden är lägre prioriterade och att man istället centrerar skötseln till speciella mötesplatser etc. Studien visar på att alla deltagare uppskattar miljöer som kommunen visar mer omtanke om. Det kan exempelvis vara genom upprustning av miljöer och plantering av vårlökar.

*“Det får ej vara för pedantiskt och välskött, då blir det sterilt. Lite grönt mellan stenarna är fint”
- Joakim*

“Jag älskar stockrosor & murgrönan som är halvt förvildad” -Eva

....jag gillar inte gångtunnlar, är ofta mycket grafitti och skräp där. Grafitti och skräp påverkar känslorna, jag förknippar det med ungdomsgäng....det är en mörk plats där jag känner mig lite otrygg” -Linda

Att miljöer sänder ut signaler och tolkas av betraktaren behöver inte enbart vara till det negativa. Flera av deltagarna i studien talar väldigt positivt om miljöer där husen är av äldre karaktär vilket bidrar till en känsla av platsens historik. Linda berättar bland annat att hon uppskattar variation i bebyggelsen och att det är fint med äldre hus eftersom dessa hus oftast har fina fasader och är något annat än bara “grå betong”.

Under studien har det visat att även tillfälliga förändringar i hög grad påverkar deltagarna, även efter att byggnationerna är över. Christian berättar att det finns sträckor längs hans resväg som det förekommit så mycket byggarbeten på att han ser väggubbarna framför sig även efter det att ombyggnationerna är avslutade. Enligt studien väcker ombyggnationer känslor som fascination, irritation och förundran hos deltagarna. I studien framgår det dock att ombyggnationerna delvis också kan ge upphov till positiva känslor då deltagarna ser de positiva aspekterna som förbättringarna medför, även om det är överhängande negativa känslor som väcks.

“Jag har förståelse för att det skall göras, men varför måste det ta så lång tid? Det är svårt att se framstegen” -Linda

*“...blir smidigare nu på Österleden plus att det blir fint med träd i mitten och belysning....finare stenmaterial än vad man brukar ha...”
- Joakim*

Sociala aspekter

Linda menar på att vi svenskar har så höga krav på våra utomhusmiljöer, att det är viktigt att det skall vara fint för att vi skall vilja vistas där. Hon berättar också om människor med annan kulturell bakgrund som använder gatan betydligt mer än svensken, för dem räcker det att bara ta en stol och sätta sig på trottoaren. För i många andra kulturer är det sociala livet det som är det viktigaste. Möjligheten att få möta andra människor är viktigare än hur vacker själva platsen är där mötet äger rum.

Flera av deltagarna efterlyser mer liv utanför stadskärnan. De önskar sig småbutiker och fler caféer för att få människor i rörelse, men även för att själv ha något att titta på.

“Det är viktigt att man satsar lite mer på knutpunkter” -Linda

Positivt i miljöer för deltagarna i studien.



Presentationen av positiva och negativa element och miljöer som är beskrivna av deltagarna härör från de kognitiva kartorna (bilaga 2-5). Anledningen till att dessa två grupper valdes ut beror på att de var gemensamma för varje deltagare och beskriver deltagarnas intryck och upplevelsen av miljöerna tydligt.

Positiva element & upplevelser

De positiva element som deltagarna nämner i sin utomhusmiljö styrs till stor del av deras egna intressen. Eva som är väldigt intresserad av växter talar mycket om alla vackra trädgårdar. Joakim, som är ingengör tycker det är trevligt att studerar konstruktioner och lösningar på saker och ting. Christian ser golfbanan och fiskevattnet längs med hans färdsträcka som ett positivt inslag i miljön.

Under intervjuerna framgår det att alla deltagarna tycker mycket om vatten och det är viktigt för dem att känna kontakt med detta element. Eva berättar att det är något som hon saknar längs med hennes sträcka och hade velat ha mer av. Hon passerar dock ett torg ibland nere i city där det sprutar vatten underifrån vilket hon tycker är trevligt (fig.13 a-h). Eva är i alla fall glad att hon ser vattnet från stadsbiblioteket där hon arbetar. Hon tycker det är en fantastisk byggnad att få arbeta i delvis för att hon har möjlighet att följa årstiderna utanför i Helsingborgs stadspark. Flera av de andra deltagarna talar också väldigt positivt om stadsparken.

“Det är fint nere i stadsparken där de har satt belysning, de borde försöka göra det på fler ställen” -Linda



Skräp på backen



Gångtunnlar



Grå betong



Vägarbeten



Inget blickfång



Motorvägar

Negativa element

Ombyggnationer och vägarbeten är något som de bilåkande intervjupersonerna tar upp som något negativt. För Christian har alla ombyggnationer av vägar lett till att han tänker på "väggubbarna" och näst in till kan se dem framför sig på vissa sträckor längs med hans resväg även om de inte pågår något vägarbete just då. Både Joakim och Linda berättar om omvägar och lång väntan i samband med vägarbeten. Joakim säger också att motorvägar alltid är tråkiga. Christian uttrycker också att många vägsträckor på större vägar är trista.

Utsikten är viktig för alla deltagarna. Det är viktigt att ha något att titta på. Saknas detta som vid exempelvis vändplanen och busshållplatserna vid Statena upplevs miljön som väldigt grå och trist. Även grå betong och hus gjorda av betong är något som många deltagare nämner som trista miljöer.

"Är det något som är fult i Helsingborg så är det sjukhuset. Grå deprimerande betong, är ingen som kan bli frisk innuti" -Linda

"Betonggetton är fruktansvärda" -Christian

Områden där det ofta ligger skräp ger ett dåligt intryck. Eva berättar att det brukar ligga skräp under buskarna, vilket hon anser inte är så trevligt. Detta kompenseras dock längs med hennes sträcka av att på det stället som hon talar om brukar höras fågelkvitter, speciellt på våren.(fig.14 a-f) Även Christian berättar att han stör sig då folk som kastar skräp i naturen. Han är ofta ute och promenerar med hunden och då brukar han ta upp skräp som andra människor har slängt. Han anser också att det finns alldeles för få papperskorgar på många ställen vilket medför att folk istället slänger sina påsar i naturen efter att de har plockat upp rester efter deras hundar. Detta tycker Christian drar ned på naturupplevelsen.

Del 2

Observationer

I denna del presenteras resultaten från de egna observationerna som är gjorda längs med deltagarnas färdväg samt resultat utifrån de egna promenaderna i Helsingborg. Då det saknades material för kartläggning av mellanrummen har det blivit nödvändigt för mig som landskapsarkitekt att gå in och använda min kompetens från utbildningen för att få en djupare förståelse för fenomenet.

Här används fotografier både utifrån deltagarnas utsagor och från mina egna observationer av miljöer. Resultaten som har framkommit under den egna promenaden presenteras först eftersom jag där har studerat mellanrummen mer allmänt. Sedan följer en presentation av resultaten som framkommit av mina observationer längs deltagarnas resväg och sist en presentation över de olika kategorierna av mellanrum som jag funnit som ett resultat av detta arbetet.

Den egna promenaden och studier kring mellanrum

Som tidigare nämnts tog jag en promenad i Helsingborg under lunchtid för att försöka bringa klarhet i vad ett mellanrum kan vara för något men även för att se hur människor beter sig kring dessa.

Resultaten från denna promenad visar på ett enormt tydligt flöde av rörelser från människor i staden under dessa två timmar (mellan kl.12.00-14.00) Alla människor verkade dock ha sin fokus riktad åt det håll de var på väg åt och ingenting indikerade på att någon miljö skulle dra till sig mer uppmärksamhet än någon annan som de passerade. Efter denna promenad kunde jag också konstatera att få mellanrum gick att finna inne i den centrala kärnan av Helsingborgs centrum där bebyggelsestrukturen är mycket tät.

Under de egna studierna av mellanrum i stadsmiljö har jag kommit fram till att upplevelsen på platsen har en väldigt stor betydelse för om en yta skall kännas som och kunna falla under någon av kategorierna för ett mellanrum. Ytans skala i förhållande med dess omgivning spelar stor roll för helhetsintrycket. Om det uppstår en obalans mellan omgivningen och en yta, där skala eller innehåll ger upphov till störning i harmonin eller där en ytas placering på ett eller annat sätt hindrar det naturliga flödet av rörelser känns ytan som ett mellanrum. (fig.15)

Hur upplevelsen av det naturliga flödet/rörelser stoppas upp av bebyggelsestrukturen och mellanrummen



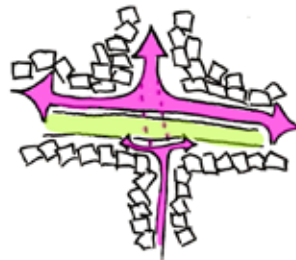
Mellanrummet delar det naturliga flödet.



Det naturliga flödet stoppas av bebyggelse



Det naturliga flödet expanderas och kryms sedan igen på grund av bebyggelse.



Mellanrummet hindrar flödet från att fortsätta rakt fram, istället tvingas det ut åt sidorna.



Bebyggelsen gör så att flödet expanderar ut åt ett håll längs en sträcka.

Fig.15: De rosa pilarna visar rörelseflödet i en bebyggelsestruktur och de gröna fälten var det uppstår ett mellanrum.

Observationer längs deltagarnas resväg

Trots att deltagarna i studien har haft svårt att identifiera mellanrum längs med sin resväg har jag hittat flertalet ytor i staden som enligt mina analyser och i min mening kan klassas som ett mellanrum i staden. De egna observationerna har gett uppslag till flera nya mellanrum som deltagarna själva ej nämnt under sin färd. (fig. 17 a-c) Majoriteten av dessa presenteras under avsnittet *“Indelning av mellanrum”*. (s.51)

Genom observationerna av deltagarnas färdvägar kan det konstateras att fler mellanrum ligger i utkanten av staden än inne i de centralaste delarna av Helsingborg. Anledningen till detta är den täta citykärnan i Helsingborg som levt kvar sedan gatorna var bilfria. Genom observationer har jag även kunna urskilja en bebyggelsestruktur där områden och kvarter har planerats var för sig, det vill säga att bebyggelsen har skett i etapper där man endast planerat ytor inom en viss gräns. Denna gräns slutar vanligtvis en bit ifrån den tidigare bebyggelsen. När sedan nästa byggherre/stadsplanerare tar vid och bygger sitt kvarter uppstår det på vissa ställen “mellanrum”. (fig.16)

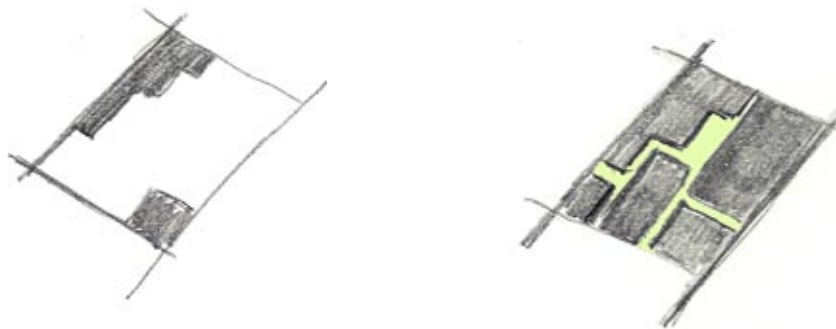


Fig.16: Illustrerar bebyggelsestruktur som leder till mellanrum.



Fig. 17a-c: visar några förslag på mellanrum som deltagarna ej nämnt men som har uppmärksammats via egna observationer.

Indelning av mellanrum

I följande avsnitt presenteras 11 olika kategorier av mellanrum som har vuxit fram som ett resultat från sammanslagningen från studien med intervjuer och de kognitiva kartorna men också till största delen tack vare observationerna. Dessa har varit nödvändiga för klarläggandet om vilka miljöer som kan ingå i kategoriseringen och varför. För att möjliggöra detta har jag som landskapsarkitekt analyserat, sorterat och delat in alla intryck och all data som framkommit under arbetets gång.

Kategoriseringen av mellanrummen har skett med utgångspunkt i dess innehåll, tänkbart syfte och användning, tillgänglighet samt estetiska värden. Detta då de är viktiga gemensamma aspekter vid förståelse av och för att ge en mångfacceterad beskrivning av fenomenet.

Kategori	Benämning
Kategori 1	Större grönyta "på sidan om"
Kategori 2	Mindre grönyta "på sidan om"
Kategori 3	Överdimensionerad gångväg
Kategori 4	Den gröna gläntan
Kategori 5	Törnrosas snår
Kategori 6	Bilistens mellanrum
Kategori 7	Nivåskillnader
Kategori 8	Vändplanen
Kategori 9	Symboliska mellanrum
Kategori 10	Det tillfälliga mellanrummet
Kategori 11	Mellanrummet i väntan



Fig. 18 a-f: Bildkollage över större grönytor på "sidan om"

Större grönyta på "sidan om"

Innehåll:

I dessa ytor är gräs det dominerande materialet.
(fig. 18 a-f)

Tänkbart syfte och användning:

Dessa mellanrum hjälper till att skilja olika ytor åt.
Det kan exempelvis vara ytor mellan gångbanan
och bilvägen, eller ytor som "visuellt" förhindrar att
gångtrafikanter går för nära bostadsfönster.

Tillgänglighet:

Det är fullt möjligt att beträda och vistas i dessa
mellanrum, men då de oftast är öppna ytor
placerade jämte trafikstråk försvinner en stor del av
attraktionsvärdet.

Estetiska värden:

Platserna upplevs som relativt neutrala och
omnämns endast i studien som "gräsmatta".
Dessa mellanrum bidrar till ljusinsläpp i staden men
skalan är oftast överdrivet stor i förhållande till om-
givningen, vilket bidrar till att besökaren på platsen
upplevs som väldigt liten i förhållande till miljön.



Fig. 19 a-c: Bildkollage över mindre grönytor på "sidan om"

Mindre grönyta på "sidan om"

Innehåll:

I dessa ytor är gräs det dominerande materialet.
(fig. 19 a-c)

Tänkbart syfte och användning:

Dessa mellanrum återfinns ofta i bostadsområden och fungerar som utfyllnad mellan vägar och exempelvis bostäder och garage.

Tillgänglighet:

Dessa ytor är oftast väldigt små, men fysiskt tillgängliga för en person att beträda. Även om det skulle vara kommunen som äger marken och den anses vara allmän, så känns platserna dock som halvt privata.

Estetiska värden:

Dessa mellanrum smälter ihop med intilliggande byggnader och bidrar till den småskaliga känslan som framförallt påträffas i villaområden. De upplevs som en naturlig del av villakvarteret.



Överdimensionerad gångväg

Innehåll:

Dessa mellanrum är hårdgjorda ytor, ofta bestående av betongplattor, grus eller asfalt.(fig 20 a-d)

Tänkbart syfte och användning:

Mellanrum av denna karaktär finner man på många ställen i Helsingborg. Det är tänkbart att ytorna tidigare varit uppdelade i fler delar och kanske utgjorts av andra material än vad som finns där idag samt eventuellt bestått av någon form av vegetation. Idag används dessa mellanrum främst som stråk för gångtrafikanter.

Tillgänglighet:

Ytorna är fullt tillgängliga att beträdas för den som önskar.

Estetiska värden:

Precis som många andra mellanrum bidrar dem till att skapa ljus i staden samt skapar avstånd mellan olika element. På grund av överdimensioneringen av ytorna i förhållande med omgivningen känns det som om någonting saknas. Ytan ger ett kalt och enformigt intryck.



Fig. 21 a-d: Bildkollage över exempel på gröna gläntor.

Den gröna gläntan

Innehåll:

Även dessa mellanrum består av mycket gräsmatta, men skiljer sig från kategori 1 och 2 eftersom de ej är lika öppna samt har större rumslighet. Här finner man höga träd vars krona bildar tak till stora delar av ytan, samt att karaktären påminner om en traditionell park men skiljer sig dock från denne eftersom ytan oftast är betydligt mindre och blir mer till en liten glänta natur än en park.(fig 21 a-d)

Tänkbart syfte och användning:

Dessa ytor är tillräckligt stora för att kunna locka någon att slå sig ner och vistas där en stund, men ej tillräckligt stora för att i mina ögon benämnas som rekreationsområde då man ej kan uppleva lugn och avskildhet utan hela tiden har omgivningen nära inpå. Att dessa ytor icke har blivit bebyggda med bostäder är förvånansvärt.

Tillgänglighet:

Ytorna är fullt tillgängliga att beträdas för den som önskar och storleken gör att den kan tänkas fungera som rastplats till hundar samt ger upphov till spontan lek för barn i närområdet.

Estetiska värden:

Dessa ytor kan tänkas vara värdefulla för boende runt omkring då det skänker en känsla av grönt och lummigt till området. Många träd är av äldre karaktär vilket ger en speciell känsla till kvarteret. Förbipasserande som ej bor i de närmsta kvarteren förhåller sig väldigt neutrala till dessa platserna.



Törnrosas snår

Innehåll:

Mellanrum som faller under denna kategorin är igenplanterad med buskar. Vanligtvis endast med en eller ett fåtal sorter.(fig 22 a-b)

Tänkbart syfte och användning:

Dessa mellanrum avgränsar en yta från en annan och är ofta lågt prioriterad när det gäller skötsel från kommunens sida.

Tillgänglighet:

Syfte med dessa mellanrum är ofta att på ett effektivt sätt hindra människor från att korsa ytan, samtidigt som det är ett billigt sätt för kommunen att införa grönska i staden.

Estetiska värden:

Upplevelsen av mellanrum av denna karaktär är i allmänhet väldigt ensidig och understimulerande. Många människor passerar miljöer av denna karaktär utan att en uppmärksammas ytorna.



Bilistens mellanrum

Innehåll:

Storlek och form varierar, likaså innehållet i dessa mellanrum. Vanligt är dock att mellanrummen består av klippt gräs, asfalt, grus och ibland buskplanteringar.(fig 23 a-c)

Tänkbart syfte och användning:

Dessa mellanrum uppstår till följd av människans behov av vägar. Ytorna används som hjälp för att styra trafiken och återfinns i nära anslutning till eller mellan bilvägar.

Tillgänglighet:

Ytorna är många gånger fysiskt möjliga att beträda, men önskemålet att vilja göra det är normalt litet då det många gånger kan vara förenat med livsfara.

Estetiska värden:

Dessa ytor bidrar sällan till någon större estetisk upplevelse. Under senare år har dock flera kommuner försökt arbeta med att förbättra miljöerna runt bilvägarna och Helsingborg är en av dessa.



Nivåskillnader

Innehåll:

Materialet kan variera från hårdgjord yta till planteringar.(fig 24 a-c)

Tänkbart syfte och användning:

I denna kategorin återfinns mellanrum som uppstår på grund av nivåskillnader i staden och människans önskan att lätt kunna ta sig fram. Tänkbart användning av mellanrummet beror nog delvis på dess storlek och marklutning.

Tillgänglighet:

Ytorna är fullt tillgängliga att beträdas för den som önskar. Fast på grund av nivåskillnader och marklutning är det mindre fysiskt krävande att följa vägarna vilket de flesta människor vanligtvis väljer att göra.

Estetiska värden:

Många av dessa mellanrum är väldigt intetsägende. I bebyggelse med kraftig marklutning och buskage visar det sig finnas en tendens till samling av skräp, vilket ger ett otrevligt intryck till besökaren.



Fig. 25 a-c: Bildkollage över exempel till kategorin vändplanen

Vändplanen

Innehåll:

Materialet här är oftast hårdgjort. (fig.25 a-c)

Tänkbart syfte och användning:

Syftet med dessa mellanrum är att ha en möjlighet att kunna vända ett fordon. De återfinns oftast i slutet på en mindre väg. I bostadsområden används de ibland av barn som yta för bollspel och liknande lekar.

Tillgänglighet:

Ytorna är tillgängliga för den som vill, men det kan även innebära en fara på grunda av fordonstrafik.

Estetiska värden:

Dessa mellanrum har i första hand ett funktionellt värde och sällan ett estetiskt. På grund av den stora andelen hårdgjord yta upplevs dessa ytor många gånger som gråa och trista.



Symboliska mellanrum

Innehåll:

Mellanrum som faller under denna kategorin har inget självklart innehåll. Vanligtvis består dessa av någon form av vegetation samt har ett stramt formspråk. (fig.26 a-c)

Tänkbart syfte och användning:

Syftet med dessa ytor är oftast att understödja en byggnads vikt och status i samhället, exempelvis en kyrka.

Tillgänglighet:

Ytorna är idag fullt möjliga att beträda för den som önskar. På grund av den strama utformningen och sociala normer kan vissa ytor i denna kategorin dock kännas olämpliga att vistas på.

Estetiska värden:

Mellanrummen är i detta fallet, trots underordnad byggnaden en stark statussymbol. Det är oftast ytor som uppfattas som välskötta och som reflekterar välfärd i samhället.



Fig.27 a-d: Bildkollage över exempel på tillfälliga mellanrum.

Det tillfälliga mellanrummet

Innehåll:

De tillfälliga mellanrummet är ofta fyllt med grus, sand, maskiner, byggarbetare mm.(fig.27 a-d)

Tänkbart syfte och användning:

Mellanrum som passar in under denna kategorin är ytor som befinner sig i en övergångszon. Hur länge mellanrummet finns varierar från gång till gång. De uppstår varje gång en ombyggnation av något slag skall göras och ytan hägnas många gånger in för att skydda både arbetare och invånare från skador.

Tillgänglighet:

Dessa mellanrum är oftast ej tillåtna att beträda på grund av säkerhetsrisker. För biltrafikanten kan det dock vara möjligt att passera genom delar av området, men då endast inne i fordonet.

Estetiska värden:

De estetiska värdena är oftast väldigt låga i den här typen av mellanrum. Mellanrummen skapar lätt irritation hos allmänheten då det medför komplikationer i form av exempelvis försämrad framkomlighet och höga ljudnivåer.



Mellanrummet i väntan

Innehåll:

Mellanrum i denna kategori kan ha hög variation i sitt innehåll.(fig.28)

Tänkbart syfte och användning:

Detta är platser som en gång varit till för något speciellt, men där användningen av ytan avtagit och istället för att en ny verksamhet intar platsen, så blir den stående utan skötsel.

Tillgänglighet:

Om det inte finns någon inhägnad är det fullt möjligt att vistas på ytorna, men det kan även tänkas vara privatägd mark eller företagsägd vilket innebär att allemansrätten ej gäller där.

Estetiska värden:

Intrycket av platsen beror på material och hur länge mellanrummet har funnits. Vissa mellanrum av denna typ kan tänkas ge ett väldigt otrevligt och ovårdat intryck, medan andra kan kännas lockande och inbjudande. I mellanrum som dessa finns det även möjlighet att finna vegetation som hittat hit på egen hand.

I detta kapitlet förs en
gemensam diskussion över alla
resultat som presenteras i arbetet.

Mellanrummen

I detta arbete är flera av mellanrummen eller restbitarna i staden ihopförda under ett gemensamt namn, det fenomen som kallas för "stadens mellanrum". Att sätta ord på ett fenomen som inte tidigare diskuterats i denna utvärderingen har visat sig vara mycket komplicerat. Från deltagarna i studien kom flertalet förslag på vad ett mellanrum i staden kunde tänkas vara för något. Det framgick även att många i första hand förknippade begreppet med torg och parker, dessa har dock exkluderats från studie eftersom tanken med detta arbete var att belysa och fokusera på de ytor som inte redan har en så specifik användning och funktion i staden.

Anledningen till att deltagarna förknippade "mellanrum i staden" till parker och torg är snarare en följd till valet av benämning än fenomenet i sig. Det är möjligt att en annan benämning på fenomenet som exempelvis "svagt funktionella ytor" hade bidragit till andra resultat under intervjuerna, men samtidigt hade även detta begrepp behövt förtydligas och exemplifieras för att människor skall förstå vad jag syftar på. Därför anser jag att det var bättre att välja en benämning som alla kan förstå och som människor genast börjar associera till även om allt inte hundra procentigt stämmer överrens med det fenomen som jag ville undersöka.

Om jag från början själv hade haft klart för mig redan innan intervjuerna vilka ytor som kan kallas för ett mellanrum i staden hade det varit möjligt att beskriva

fenomenet tydligare för deltagarna och missförstånd kring begreppet hade då minskat, men så var ej fallet. Tack vare att jag från början ej hade definierat mellanrum i staden har intervjuerna möjliggjort för nya tankar kring fenomenet samt bidragit till nya infallsvinklar. Hela detta arbetet har således varit en progressiv process för att finna svar på arbetets frågeställningar.

Andra författare beskriver fenomenet som luckor i vårt bebyggda landskap eller som marginaler som representerar det överblivna i ett försök att strukturera saker. Jag anser att detta delvis är bra benämningar på fenomenet, framförallt marginaler. Precis som marginalerna återfinns mellan texten på en sida har mina studier visat att många av mellanrummen återfinns mellan bebyggelsen och i gränser mellan olika kvarter. De upplevs mer som restytor än som något som medvetet har planerats in. Fast jag har förutom dessa även funnit mellanrum som endast är tillfälliga eller som en gång har varit en del av den "planerade strukturen" men som sedan tillåtits förvandlas till ett mellanrum. Dessa passar ej helt in på deras beskrivning av mellanrum.

Till skillnad från andra författare som har skrivit om ämnet har jag även inkluderat ytor som jag benämner för "symboliska mellanrum". Detta är platser som till hög grad är planerade och därför ej kan kallas för en lucka eller endast benämnas som marginaler. Dessa ytor är trots sin planering svagt funktionella

ytor om man ser till invånarnas möjlighet att använda ytorna för fysisk aktivitet. Detta eftersom den strikta utformningen och dess syfte att höja statusen på en byggnad sänder ut signaler om att ytan ej bör utsättas för slitage snarare än att inbjuda till användning.

Under de egna observationerna av miljöerna i Helsingborg samt från intervjuerna har inga miljöer eller hela områden påvisats som upplevs som mellanrum och som kan jämföras med Långgatorna i Göteborg och beskrivningen av denna. Detta skulle kunna vara ett tecken på att Helsingborgs stad är relativt långt framgångsrika i sin stadsutveckling. Det kan även bero på att studien koncentreras kring några få enskilda personers resväg i staden och därför inte omfattar hela Helsingborg.

Utifrån detta arbete bedömer jag att begreppet "stadens mellanrum" främst representerar ytor som har ett mycket lågt funktionellt värde för fysisk användning av ytan. Med användning syftar jag på att det skall finnas möjlighet samt ett så pass högt attraktionsvärde i miljön att människor finner det lockande att vistas på ytan. Det är även ytor som på ett eller annat sätt skiljer sig från omgivningen tillräckligt mycket för att skapa disharmoni på platsen eller särskiljer sig markant. Detta styrs av utformning, skala och material.

Inom den kategorisering som jag gjort för de funna mellanrummen kan man finna både likheter och tydliga skillnader mellan de olika mellanrummen. Mellanrum som exempelvis "Vändplanen" är medvetet gestaltad som en del av staden för att fylla en funktion. Fast denna funktion används endast en mycket liten del av dygnet. Resten av dygnet står dessa ytor till stor del oanvändna. Dessa ytor anser jag vara mellanrum eftersom utformningen oftast skiljer sig från omgivningen markant genom den stora, hårdgjorda och framförallt tomma ytan. Största delen av dygnet upplevs platsen som en "lucka" eller ett "tomrum".

I likhet med vändplanen är "Törnrosas snår" också en medveten planerad yta, men till skillnad mot "Vändplanen" är denna yta ej användbar. Den fyller sin funktion genom att tillföra grönska och att dirigera fotgängare, men det är ingen yta som fysiskt kan användas av människor. Den enhetliga massplanteringen av vegetation får en central roll på grund av sin placering och utformningen på platsen, men den klarar ej av att uppfylla de estetiska förväntningar som kan tänkas motivera placeringen. Därför upplevs denna yta som ett mellanrum. Ytan hindrar också flödet och rörelsemönstret på platsen samt att planteringarna skalmässigt ej klarar av att balansera upp de höga byggnaderna i omgivningen.

Till skillnad mot dessa ytor finns exempelvis "Mindre grönytor på sidan om". Majoriteten av dessa mellanrum är små "restytter", det vill säga ytor som ligger i gränsen mellan två olika funktioner eller fastigheter. Dessa ytor planeras sällan utan det är markytor som endast blir över då andra saker planeras in. Dessa ytor sås oftast med gräs och är fullt möjliga för människor att beträda och fysiskt använda till något. Fast på grund av utformning och storlek av dessa ytor ser man sällan personer använda denna typ av markyta.

Ett annat mellanrum som också är fullt möjligt att använda är "Större grönyta på sidan om". Dessa mellanrum är svårare att avgöra om de är medvetet planerade för att vara grönområden eller om de bara har blivit restytter på grund av skarvar mellan fastigheter, vägar och bostadskvarter. Utformningen är enkel med en dominerad gräsyta med endast några fåtal buskar och träd. Dessa mellanrum kan även jämföras med marginaler som författarna Cupers & Miessen talar om. Dessa ytor tenderar till att uppstå mellan annan bebyggelse och väver sig många gånger samman med varandra. Att de kan klassas som mellanrum beror på omgivningen av ytorna. De är så pass omgivna av bebyggelse eller trafikerade vägar att de sällan används av människor till något.

Att det förekommer många mellanrum i gränser mellan bostadsområden och i ytterkanter på staden är troligtvis ett resultat av att det idag är många olika människor som är inblandade i stadsplaneringen. Varje Byggherre/Stadsplanerare/Landskapsarkitekt etc. har sin del av staden som han/hon planerar. Då olika personer är ansvariga för planeringen samt att tidpunkten för planering och iordningställande av miljöer varierar skapas det lätt skarvar mellan dessa planområden som många gånger glöms bort. Gränsområden skapas även mellan olika fastighetsägare, exempelvis mellan kommunal mark och privata fastigheter. Dessa gränser/skarvar är ytor som lätt blir till "mellanrum i staden".

Detta kan även tänkas vara en förklaring till att mellanrum sällan återfinns i gamla stadskärnor. Förr i tiden var det endast en eller några få personer som fattade beslut rörande utformningen av staden vilket resulterade till en tätare stadskärna. Mindre hänsyn behövdes tas till olika fastighetsägare och färre byggherrar var inblandade. Mellanrum förekommer sällan på en samlad fastighet av denna anledningen. Förr tillvara tog man även marken på ett annat vis och husen gränsade oftast tätt in till vägar utan några markytor mellan. Som Lynch & Hack skriver så hade de traditionella gatorna fler funktioner än bara transporter, men eftersom trafiken har blivit mer avancerad har mycket av detta gått förlorat idag (Lynch & Hack, 1984). Detta syns tydligt i den gamla stadskärnan i Helsingborg.

Upplevelsen

Studien visar att deltagarna till stor del accepterar sin utomhusmiljö och dess utformning utan att reflektera över den nämnvärt mycket. Det är lätt att bli "hemmablinda" som Linda uttryckte det. Fast även om de inte brukar reflektera kring miljön i vanliga fall så har de ändå varit mottagliga för intryck, de har någon form av upplevelse av de miljöer och element som de passerar under sin färd till och från arbetet.

Vad deltagarna i min studie lägger märke till och vad som upplevs styrs av flera faktorer. Som Jacobsen skriver får man ej reda på allt som upplevs i en miljö (Jacobsen, 1993). Ett intryck från en miljö utgörs av så mycket mer än bara våra synintryck. Fast genom undersökningar som denna får man reda på vad personer lägger märke till i sin miljö, vilket jag anser är en viktig kunskap för en landskapsarkitekt och övriga stadsplanerare.

Upplevelsen av miljöer baseras till stor del på stimuli och individens egna intressen. Karlsson skriver att människor sällan bland stimuli och motar bort impulser som är meningslösa och tråkiga (Karlsson, 2001). Detta skulle kunna vara en förklaring till att deltagarna i studien sällan uppmärksammar mellanrummen. Enligt min studie beskrivs många av dessa som "ingenting" vilket bör vara ett tecken på att miljöerna är intetsägende och tråkiga. Då deltagarna

i studien tecknade sina kognitiva kartor var det få mellanrum som fanns utritade på kartan. Förklaring till detta skulle kunna vara just att miljöerna är så pass tråkiga att personerna som passerar dem motar bort de impulserna som miljöerna sänder ut, det vill säga att de bortser från dess existens helt.

Enligt litteraturen uppfattas och bearbetar våra sinnesorgan lättast synintryck som mottages i gång- eller springhastighet (Lynch & Hack, 1984). Det står även att bilföraren får ett mycket smalt perspektiv (Cupers & Miessen, 2002) samt har sin fokus riktad åt det håll de skall på (Lynch & Hack, 1984). Detta återspeglas även i mina resultat från studien i Helsingborg. Eva som promenerar till och från arbetet varje dag beskriver sin omgivning i betydligt större utsträckning än vad exempelvis Joakim gör som färdas i bil, det vill säga färdas i en högre hastighet än Eva.

Lynch & Hack skriver också att många upplever landskapet via rörelser varpå sekvenser av vyer blir viktiga (Lynch & Hack, 1984). I och med detta kan man fråga sig vilken roll mellanrummen får för upplevelsen. Utan dessa skulle staden vara väldigt kompakt och fler byggnader och vägar skulle ligga kloss mot varandra. Det är trots allt många av de "tråkiga" mellanrummen som möjliggör för

trafikanter, speciellt de som färdas i högre hastighet, att faktiskt se staden som de färdas i. Från denna synvinkel sett agerar och upplevs mellanrummen som en kuliss till det resterande landskapet. Om det inte finns något som fångar trafikantens intresse närmast vägen bör blicken vandra vidare tills betraktaren hittar ett stimuli som är starkt nog. Detta skulle man kunna använda sig av och genom medveten gestaltning skapa ett mellanrum där det är effekten av mellanrummet som man önskar uppnå, det vill säga styra fokusen mot någonting annat.

Att förstå våra miljöer är en stor del av trafikantupplevelsen (Bucht, m fl., 1996) och symboler av olika slag är en social skapelse som vi lär oss att tyda (Lynch & Hack, 1984). Från mina egna studier och observationer av staden har jag funnit de mellanrum som jag kallar för "symboliska mellanrum". Dessa kan ses som ett resultat av människans förmåga att läsa av och tyda symboler i samhället. Med andra sociala normer än vad vi har idag är det inte säkert att dessa ytor skulle betraktas som mellanrum.

Även skötselintensiteten har betydelse för upplevelsen av platsen. Studien visar att deltagarna uppskattar de miljöer som kommunen visar omtanke om medan skräpiga miljöer drar ned helhetsintrycket på en plats. Studien visar också tecken på att miljöer ej får ha för intensiv skötsel för att de skall anses vara vackra. Flera av deltagarna i studien säger att de uppskattar då miljöer är välskötta, det vill säga att det ej skall vara skräpigt eller finnas trasiga bänkar, men skötseln skall ej vara för pedantisk utan det är trivsamt med lite gräs mellan plattorna. Detta kan också tänkas vara en följd av de sociala normerna som vi har i samhället. Om miljöerna är för pedantiskt skötta så förväntas även personen bete sig på ett visst sätt då han eller hon vistas på platsen. Detta kan vara en anledning till att vårdade men ej pedantiskt skötta miljöer upplevs som trivsammare.

Trivsel och välbefinnande

Att närmiljön är viktig för människors hälsa påvisas av deltagarnas beskrivningar av sin miljö under intervjuerna. Kellert & Wilson skriver att natur och grönska i närheten av bostaden värderas högt av människor (Kellert & Wilson, 1993). Detta påstående styrks även av mina resultat. Alla deltagare talar mycket varmt om sin närmiljö och hemmet beskrivs oftast som en grön, lummig och solig plats.

Resultaten från studien visar också att det är viktigt med gröna miljöer som är tillgängliga för människor att promenera och vistas i. Flera av deltagarna är ute och promenerar på sin fritid.

Då jag har undersökt mellanrummen i staden och dess inverkan på människans trivsel och välbefinnande har jag utgått ifrån deltagarnas resväg till och från arbetet. Enligt Jan Gehl är detta så kallade "nödvändiga aktiviteter" och som påverkas mycket lite av utemiljöns kvalitet (Gehl, 2003). Detta eftersom aktiviteter som att transportera sig till och från arbetet är "ett måste" och ingenting som personer vanligtvis har möjlighet att välja bort. Detta kan förklara att flera av deltagarna endast talade mycket

lite om sina känslor i samband med upplevelsen av resvägen och mellanrum. Då det inte finns någon möjlighet att välja bort miljöerna blir man istället "hemmablind" och slutar titta vilket också troligtvis bidrar till att de inte reflekterar nämnvärt mycket över vad de egentligen tycker om miljön. Om jag istället hade undersökt mellanrum utifrån deltagarnas fritidsaktiviteter är det möjligt att studien hade resulterat i fler beskrivningar eftersom utemiljöns utformning har större betydelse för de "frivilliga aktiviteterna" (Gehl, 2003).

I vilken omfattning som just det enskilda mellanrummet har betydelse för människors trivsel och välbefinnande beror på flertalet faktorer. Resultaten från studien pekar mot att det främst är element som människan finner speciellt intressanta, fascinerande eller störande i livsmiljöer som fångar hennes uppmärksamhet (Karlsson, 2001) och därmed även kan påverka känslan av trivsel och välbefinnande. Detta medför med andra ord att även trivselfaktorn till stor del bör styras av individens egna intressen.

I min studie har alla deltagare samma kulturella bakgrund och liknande uppväxt. Enligt den kulturella modellen inom forskning rörande miljöpsykologi menar man på att det är människans mentala föreställning om miljön som skulle vara avgörande om man gillar den eller ej. Detta skulle i sådana fall kunna innebära att miljöer som deltagarna i min studie funnit trivsamma ej nödvändigtvis behöver vara det enligt personer med en annan kulturell bakgrund.

I min studie framgår det att det har en positiv effekt om det har skett någon form av förändring i en miljö som fångar individens intresse, som exempelvis spontan förvildning av trädgårdsväxter medan det har en negativ effekt om det sker en förändring i miljön som förhindrar individen att göra så som den hade förväntat sig, som vid exempelvis en ombyggnation där framkomligheten försämrats. Mellanrum är således miljöer som kan ge upphov till både negativ och positiv inverkan på trivseln.

När det gäller den mentala föreställningen om miljöer kan detta också jämföras med deltagarnas upplevelse av de tillfälliga mellanrummen. Från litteraturstudien framgår det att tillfälliga element i miljön kan dra ner helheten lika mycket som permanenta (Sorte, 2005). Stor del av den irritation som skapas vid ombyggnationer kan tänkas bero på personers mentala föreställning om hur miljön vanligtvis ser ut och hur hon själv brukar kunna bete sig på platsen. När detta sedan är förändrat och saker inte blir som personen hade tänkt sig minskar trivselfaktorn av platsen under ombyggnationen (Sorte, 2005). Om det alltid vore ombyggnationer på platsen hade förmodligen inte trivselfaktorn och personens välmående påverkats eftersom detta hade funnits med i den mentala föreställningen från början.

Under den kvalitativa studien framgår det även att ombyggnationer kan påverka personers känslor och trivsel långt efter att de är färdigställda. Det som dock kan ifrågasättas är huruvida det är begränsningen i framkomlighet som är den största störningen eller om det är hela situationen med miljöförändringen som inverkar på välbefinnandet. Det vill säga om det är mellanrummet eller stressen över trafiksituationen som har betydelse för trivseln.

Enligt litteraturen är “en plats ingenting värd utan förmågan att kunna beträda eller att röra sig på den, vilket blir en bortkastad resurs för samhället” (Lynch & Hack, 1984) Om man utgår ifrån detta kan man säga att flertalet av mellanrummen sett från ett psykiskt perspektiv är en bortkastad resurs för samhället eftersom många av dem blir “mentalt obrukbara” ytor. Om man ser det från ett fysiskt perspektiv går många av ytorna faktiskt att beträda och det hade varit möjligt att använda platserna om man hade önskat. Ett av undantagen är dock mellanrummet som jag kallar för “Törnrosas snår”. Utifrån denna synen på markanvändning skulle markytor som dessa vara meningslösa ytor i staden.

Dessa mellanrum har även ett mycket lågt visuellt värde då massplanteringar lätt drar ned trivselfaktorn på en plats, som exempelvis vid Statten. Det finns visuella värden i miljöer som ökar trivselfaktorn på platser och bidrar till människors välmående, som flera av deltagarna säger är det viktigt med utsikt och något att titta på.

Om de visuella värden hade varit större i mellanrummen kan man inte förkasta värdet av marken, men om platserna hade varit mer visuellt tilltalande är det inte säkert att dessa längre skulle uppfattas som mellanrum.

Färger och material har betydelse för upplevelsen (Lynch & Hack, 1984) och i min studie framgår det att deltagarna lägger vikt vid materialen då de beskriver sin upplevelse av miljön. Flera deltagare talar om husfasaders utformning. Äldre byggnader där det finns detaljer på husfasaderna upplevs som positiva inslag i miljön medan grå betong är ett material som upplevs som något negativt av deltagarna. Deltagarna beskriver även under intervjuerna att de uppskattar variation i material, både i vegetation och på hårdgjorda ytor. De ytor som upplevs som mellanrum har visat sig vara platser med en mycket liten variation i materialet och upplevs i och med detta lätt som trista miljöer vilket i sin tur leder till att trivseln minskar.

Många av mellanrummen är också ytor med låg skötselintensitet. Från intervjuerna framgår det att deltagarna uppskattar och trivs i miljöer som kommunen visar större omsorg om. Detta skulle medföra att många mellanrum sänker trivselfaktorn på en plats och drar ned helhetsintrycket, vilket också är fallet vid exempelvis Statten i Helsingborg. Den miljön beskriver Linda som trist och deprimerande.

Fast resultaten från min studie visar också att omtanke ej behöver läggas på alla miljöer utan som Linda säger får man acceptera vissa transportsträckor. Detta förutsätter dock att det inte förekommer för mycket skräp i miljöerna vilket upplevs som väldigt negativt av alla deltagarna och leder till en känsla av minskad trivsel och obehag. Detta innebär i sin tur att mellanrum som endast är en del av en transportsträcka ej påverkar trivseln nämnvärt.

I och med att människans upplevelse av miljöer i hög grad påverkas av hastigheten som man färdas i har även hastigheten en betydande roll för hur mellanrummet inverkar på trivseln. Om man inte hinner lägga märke till en miljö borde inverkan på trivsel och välbefinnande därför vara mycket liten.

Resultaten visar att om mellanrummen har en utformning som fungerar som en kuliss till det omgivande landskapet förhåller sig deltagarna i studien sig neutrala till dessa platser vilket också då borde ha en mycket liten inverkan på personens välbefinnande. Däremot får mellanrummen ett större inflytande på människans trivsel och välbefinnande då de ligger i anslutning till platser som man vistas på en stund istället för att bara passera. Detta kan vara i anslutning till exempelvis uteserveringar, mataffärer eller busshållplatser. Detta styrks bland annat av Lindas beskrivning av Statten i Helsingborg.

Mellanrummens betydelse för en persons trivsel beror även på tidpunkten på dygnet som man passerar eller vistas vid mellanrummet. Många mellanrum är miljöer som oftast saknar belysning vilket deltagarna i studien ibland saknar och berättar att det känns obehagligt att vistas på mörka platser utan belysning kvällstid. Mörka och dystra platser kan även ge upphov till nedstämdhet och trötthet (Johansson & Küller, 2005). I min studie berättar Linda att hon brukar känna sig trött på morgonen och saknar belysning vid Statten och hon säger själv att belysning hade gjort platsen trevligare och jämför med belysningen i stadsparken.

Precis som i andra studier (Grahn, 1982; Berglund & Jergeby, 1998) tyder min studie på att tidsbrist i vardagen för förvärvsarbetande vuxna gör att besök i grönområden minskas. Detta ställer större krav på utformningen av den vardagliga miljön och mellanrummen i staden.

Eftersom att det finns mellanrum i staden finns det även möjlighet att nyttja dessa ytor till skapandet av trivsamma miljöer. Som Linda berättar under intervjuerna är det viktigt att kunna se omgivningen istället för att bara stirra dit man skall, detta möjliggörs med mellanrum. Det är dem som delvis bidrar till att vi har luft mellan bebyggelsen i staden. Utan dem tror jag att staden på många håll endast skulle utgöras av en kompakt stenstad. Det är mellanrum som ger en stad förutsättningar att kunna förändras då dessa markytor sällan från början ej har en förutbestämd användning och aktivitet, det är dem som bidrar till flexibilitet.

Då mellanrummen är en del av helheten i miljön är det många parametrar som skall vägas in i bedömningen över hur stor inverkan det enskilda mellanrummet har på en persons trivsel och välbefinnande. Denna studie grundar sig på en subjektiv bedömning av miljöer var på det krävs ett medvetande om miljöns existens för att kunna ta ställning till hur den påverkar känslorna och därmed välbefinnandet.

Då forskarna är oeniga om hur mycket vi påverkas av subliminal perception (Karlsson, 2001) är det omöjligt att ta ställning till hur vi påverkas av mellanrummen som vi ej "är medvetna om". Var går egentligen gränsen mellan att inte vara medveten om en plats existens till att endast mota bort stimuli från platsen? Man kan även fråga sig var gränsen går då man inte längre kan mota bort stimuli och är det möjligt för en person att själv styra påverkan? Det kanske är så att "bli hemmablind" är människans försvar mot inverkan från miljöer som vi ändå inte kan styra och istället bara tar in stimuli från trevliga miljöer som får oss att må bra.

I detta kapitel presenteras mina egna tankar och reflektioner kring bland annat arbetet, ämnet, val av metod och vad jag har lärt mig.

Använda metoder

Det metoder som jag har använt mig av till detta arbete är de som jag fann mest lämpade för att uppnå önskat resultat inom så begränsad tidsram som detta examensarbete har. Om tidsramen hade varit större hade det varit kul att ytterligare gå in på människans upplevelse och påverkan av detta fenomen.

Alla intervjuer är genomförda under hösten 2010, men själva tidpunkten för intervjuerna har varierat. Detta kan till viss del ha en inverkan på resultaten eftersom väderlek tenderar till att påverka oss svenskar väldigt mycket. De flesta deltagarna i studien har dock redovisa ett "somrigt" landskap då de har tecknat sina kognitiva kartor oavsett tidpunkt för intervjun. De har alla innehållit lummig vegetation och strålande solsken.

Jag har försökt att hela tiden vara medveten om att jag kan påverka resultatet och har därför försökt inta en så neutral roll som möjligt under själva intervjuerna. Därför har jag även försökt att ge deltagarna i studien

så fria händer som möjligt då de har beskrivit sina miljöer samt vid tecknandet av deras kartor. Fast då ingen av deltagarna sedan innan var bekant med kognitiva kartor blev jag givetvis tvungen att kortfattat förklara vad det var för något. Min beskrivning av en mental karta som jag gav till deltagarna kan givetvis till viss del ha en inverkan på resultatet av deras karta.

Anledningen till att jag valde att göra intervjuerna utan att själv ha sett miljöerna innan var att jag önskade finna ut vad deltagarna själva såg och uppmärksammade i sin miljö. Om jag själv hade sett miljöerna innan tror jag att risken för inverkan på studien från min sida hade varit större. På detta vis var det bara deltagarnas minne över platserna som fick styra kartan. Genom att jag själv inte visste hur de platser som de talade om såg ut var jag tvungen att fråga mig fram för att förstå vilken typ av miljö som de talade om.

Nu i efterhand anser jag att det hade berikat arbetet ytterligare om jag hade haft möjlighet att besöka deltagarna ytterligare en gång till efter att jag har besökt alla dessa platser. På så vis hade jag även fått synpunkter på de specifika mellanrum som jag funnit längs med deras resväg. Jag hade då kunnat ta med fotografier på de mellanrum som jag funnit och haft möjlighet att diskutera dem med mina deltagare. Jag hade även haft en möjlighet att visa fotografier på de olika kategorierna som jag funnit och fått synpunkter om dessa.

Ett ytterligare alternativ till detta hade varit om jag följde med deltagarna själv på en tur längs med deras färdväg så att vi tillsammans kunde prata om miljöerna. Från allra första början var jag inne på att genomföra detta i min studie men ångrade mig då jag insåg att inverkan från min sida över deltagarens riktad uppmärksamhet och upplevelse riskerade att bli allt för stor. När man står och tittar på en miljö samtidigt som man samtalar kring den tenderar man att ofta se saker som man inte skulle lägga märke till i vanliga fall. Genom att använda mig av denna metod som en ytterligare komplettering till arbetet hade dock varit spännande.

Fortsatta studier

Då detta är ett arbete som till stor del grundar sig på intervjuer och kognitiva kartor med mål att undersöka ett nytt fenomen och upplevelsen och påverkan på människan bör man vara medveten om att denna studie till stor del endast visar ett fåtal personers tankar och upplevelse kring fenomenet. Fler studier i en större omfattning behövs för att få en tydligare bild av exempelvis omfattningen av mellanrummens inverkan på människan.

Detta arbetet kan därför ses som ett första steg till att utforska stadens mellanrum. Vid eventuella framtida studier kring ämnet kunde det därför vara intressant att fördjupa sig inom vissa delar samt studera sådant som jag ej haft tid att gå in på under detta examensarbete. Då stadsmark idag är värdefull vore det intressant att ta reda på hur stor del av stadens yta som utgörs av mellanrum. Det hade även varit intressant att studera fenomenet ovanifrån, exempelvis upplevelsen av mellanrummet sett från ett bostadsfönster. Det är möjligt att även hustak kan ses som ett mellanrum, speciellt vegetationsbeklädda sådana.

Det kunde också vara intressant att studera mellanrummen längs en transportsträcka mer ingående för att ta reda på när man märker dem och när de bara smälter in i omgivningen. Det vore även intressant att ta reda på var en sträcka slutar vara en transportsträcka och blir till något annat. Kan det vara vid denna punkt som man åter igen börjar titta på miljöer eller kommer mellanrummen alltid att förbli "osynliga"?

Då jag har riktat studien till att endast undersöka en målgrupp, förvärvsarbeteande människor, gäller således min slutsats i arbetet endast några få utvalda personer. Det bidrar till att det är svårt att i detta skedet applicera alla resultat från studien på gemene man. Därför vore det bra att gå ytterligare ett steg när det gäller upplevelsen av och påverkan av mellanrummen genom en kvantitativ studie. Detta för att få ett mer genomgripande resultat över mellanrummens inverkan på välmåendet. Samt att inkludera fler människor med större spännvid av etnisk bakgrund, uppväxt, ekonomiska förutsättningar, bostadsmiljöer, färd sätt etc.

Framtida utveckling för mellanrummen i staden

I och med att fler städer satsar på förtätning tror jag att mellanrummen kommer få en allt viktigare roll i staden. På vissa ställen i stadsbebyggelse utgör mellanrummen många gånger de enda gröna förekommande markytorna. Utan dessa mellanrum skulle staden vara betydligt gråare och kargare än vad den är idag.

I och med att stadsmark är så pass dyrbar idag ser jag även ett kommande hot mot de större mellanrummen. Dessa kan på vissa ställen kommas till att bebyggas i framtiden. Dessa kan då förhoppningsvis kompenseras på annat vis genom exempelvis gröna vegetationsrika husfasader. Men med mellanrum i en stad finns det en annan sorts utrymme för spontanitet och överraskningar som då skulle gå förlo-
rade.

Varför studien kan vara användbar för landskapsarkitekter.

Denna studie visar att det förekommer ett flertal mellanrum i staden, vilka tidigare endast diskuterats knapphändigt. Då många mellanrum ligger i fastighetsgränser och i anslutning till vägar är det också många människor som kommer i kontakt med dessa miljöer. Genom detta arbete bidrar jag med kunskap om både fördelar och problematik med mellanrum i staden. Att vara medveten om samt inkludera dessa mellanrum som en betydelsefull del av stadsmiljön från början kan bidra till förbättrade livsmiljöer och mindre planeringsmissar. Detta arbetet visar även på vad människor lägger märke till och påverkas av i sin miljö vilket kan vara behjälpligt vid stadsplaneringssammanhang.

Studien är även fokuserad på förvärvsarbeteande vuxna, vilket är en målgrupp som många gånger förbises. Idag fokuserar man istället väldigt mycket på barn och gamla människors behov, men utomhusmiljön är minst lika viktig för förvärvsarbeteande personer. Om inte förvärvsarbeteande invånare mår bra har jag mycket svårt att se att staden kommer må bra på lång sikt.

källkritik

Det har varit problematiskt att finna litteratur som behandlar detta fenomen helt ut. Den litteratur som jag har funnit rörande mellanrum i staden har främst behandlat detta utifrån en större skala än vad jag har önskat fokusera på. Det har heller ej alltid stämt överrens med det fenomen som jag behandlat i detta arbete. Därför har det krävts en omfattande sökning av varierad litteratur för att hitta relevant litteratur till arbetet.

När det gäller människan och hennes hälsa och välmående finns det betydligt mer litteratur att tillgå, men det har varit svårt även här att finna litteratur som kan knytas an till det fenomen som jag studerar. Litteratur rörande förvärvsarbete vuxna och deras miljö har dock varit begränsad eftersom detta ej är en vanlig målgrupp att studera. Här har det främst funnits litteratur att tillgå som handlat om stress och stressrelaterade sjukdomar.

Nämnas bör också att stor del av litteraturen samt forskning som har använts till grund för detta arbete börjar bli ålderstigen. Nyare forskning som går att knyta an till fenomenet hade därför varit önskvärt.

Vad jag har lärt mig

Då jag började med detta arbetet kunde jag inte förutse vart det skulle leda. Under hela arbetet har jag trevat mig fram efter svar på mina frågor och funderingar. Nu i efterhand känner jag att det finns så många nya funderingar kring mellanrummen i staden att detta arbetet hade kunnat bli hur stort och omfattande som helst, men jag måste begränsa mig någonstans. Studien och hela arbetsprocessen har varit mycket lärorik och förutom att stilla min egen nyfikenhet har jag utvecklat många av mina egna kunskaper, bland annat att sätta ord på mina egna tankar och vidarutveckla min analytiska förmåga.

Genom detta arbetet har jag även ökat min egen förståelse för människors upplevelse och syn på miljöer, speciellt mellanrum, men det har även gett mig chansen att bredda mina egna kunskaper inom ämnet miljöpsykologi. Detta känns speciellt roligt eftersom jag lockades till landskapsarkitektyrket för att kunna vara delaktig i skapandet av miljöer som får människor att må bra. Därför hoppas jag även att dessa kunskaper skall vara mig behjälpliga i mitt framtida yrkesliv som landskapsarkitekt.

I detta kapitel presenteras de slutsatser som är dragna utifrån de resultat som framkommit i studien.

Målet med mitt arbete var att undersöka vad ett mellanrum i staden kan vara för något samt med hjälp av min studie ta reda på om, och hur i sådana fall, människor upplever och påverkas av dessa i sina vardagliga miljöer.

Ett mellanrum i staden

I min studie framgår det att en stad består av flera olika varianter av mellanrum och vad en person anser kan kallas för ett mellanrum behöver inte nödvändigtvis helt stämma överens med en annan persons bild av ett mellanrum. Vad stadens alla mellanrum har gemensamt är att de sällan har en primär roll i en miljö. Allt som oftast uppstår det ett mellanrum då det bildas en mindre yta mellan andra ytor. De fungerar också många gånger som avgränsare mellan olika funktioner i samhället.

Utifrån min studie har jag tagit fram de 11 olika kategorierna på tänkbara mellanrum i staden som presenteras under kapitel 3. Dessa kan ses som ett första steg till en indelning av ett komplext fenomen som återfinns i stadsmiljön. Det är möjligt att fortsatta studier inom ämnet skulle bidra till att kategoriseringen ändras.

Upplevelsen av mellanrummen

Studien pekar mot att många mellanrum upplevs som väldigt intetsägande. Av deltagarna i min egen undersökning beskrivs flera av dess ytor som "ingenting", "bara gräs" eller som "bara brunt och grönt". Flertalet av mellanrummen som jag funnit har deltagarna inte ens nämnt vid beskrivning av sin resväg. Deltagarna förhåller sig för det mesta neutrala till dessa platser.

De mellanrum som deltagare har uppmärksammat beskrivs sällan som något positivt, utan snarare som mycket gråa och tråkiga miljöer. Dessa stämmer ej överens med deltagarnas första beskrivning då de beskrev tänkbara miljöer utifrån benämningen "mellanrum i staden". Den benämningen förknippas i första hand med positiva miljöer.

Betydelse för människans trivsel och välbefinnande

Resultaten i mitt arbete pekar mot att om gestaltningen av mellanrummen har någon inverkan på människans trivsel och välbefinnande till stor grad beror på följande faktorer:

- Individens eget intresse
- Hastigheten man färdas i
- Tidpunkt på dygnet
- Tidsintervall som man befinner sig på/vid platsen.
- Själva utformningen
- Materialet i mellanrummet
- Personens förväntningar på platsen.

Fortsatta studier inom ämnet behövs för att man skall kunna gå djupare in i kategoriseringen av mellanrummen i staden samt dess inverkan på människan och hennes välmående.

I följande kapitel presenteras de referenser som är användna till detta arbetet.

Tryckta källor och litteratur

Balgård, S. (1994). *Den goda stadsgatan – om gestaltning av gator*. Stockholm: Carlssons bokförlag. ISBN 9177988205.

Berglund, U. & Jergeby, U. (1998). *Stadsrum, människorum – att planera för livet mellan husen*. Västerås: Västra Aros tryckeri AB. ISBN 91-540-5812-0.

Bucht.E.,Pålstam.Y & Wingren.C. (1996) Trafikantupplevelse på väg. Alnarp: Movium. ISBN 91-576-5784-1

Cupers, K. & Miessen, M. (2002). *Spaces of uncertainty*. Germany: Müller und Busmann. ISBN 3-928766-54-6.

Dilani, A.(Ed.) (2001). *DESIGN & HEALTH- The therapeutic benefits of Design*. Stockholm: AB Svensk Byggtjänst. ISBN 91-7332-963-0.

Eneroth, B (1984). *Hur mäter man vackert? Grundbok i kvalitativ metod* [online] Första e-boksutgåvan. Stockholm: Natur & Kultur. Tillgänglig: eLib [2011-01-07]

Forsemalm, J. (2009) Innerstadens mellanrum och dess potentialer -exemplet långgatorna. I: *Mellanrummens möjligheter, studier av föränderliga landskap*.165-183. Kristianstad: Makadam förlag. ISBN 978-91-7061-064-6.

Gehl, J. (2003). *Livet mellem husene udeaktiviteter og udemiljøer*. 6. utgåvan. Köpenhamn: Arkitektens Forlag. ISBN 978- 87- 7407-382- 6.

Grahn, P. (1983). *Att värdesätta en miljö-social ekologisk studie i Lund hösten 1982*. Alnarp.

Grahn, P. (2005). Om trädgårdsterapi och terapeutiska trädgårdar. I: *Svensk miljöpsykologi*. 245-262. Lund: studentlitteratur. ISBN 91-44-03424-5.

Hägerhäll, C. (2005). Naturen i landskapsupplevelsen och landskapsupplevelsens natur. I: *Svensk miljöpsykologi*. 209-226. Lund: studentlitteratur. ISBN 91-44-03424-5.

Jacobsen, J.K. (1993). *Intervju, konsten att lyssna och fråga*. Malmö: studentlitteratur. ISBN 978-91-44-38361-3.

Karlsson, L. (2001). *Psykologins grunder*. 2.uppl. Lund: Studentlitteratur. ISBN 91-44-01647-6.

Kellert, S.R. & Wilson, E.O. (Ed.) (1993) *The Biophilia Hypothesis*. Washington, D.C.: Island Press. ISBN 1-55963-147-3.

Kvale, S. (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur. ISBN 91-44-00185-1

Lynch, K. & Hack, G. (1984). *Site planning*, 3.ed. United states of American: The M.I.T. Press. ISBN 0-262-12106-9.

Sivik, L (2005). Om färg i allmänhet och i vår miljö. I: *Svensk miljöpsykologi*. 51-70. Lund: studentlitteratur. ISBN 91-44-03424-5.

Sorte, G.J. (2005). Parken för Homo Urbanis - stadsmänniskan. I: *Svensk miljöpsykologi*. 227-244. Lund: studentlitteratur. ISBN 91-44-03424-5.

Torell, G. (2005). Kognitiva kartor. I: *Svensk miljöpsykologi*. 209-226. Lund: studentlitteratur. ISBN 91-44-03424-5.

Trost, J. (1997) *Kvalitativa intervjuer*. Andra upplagan. Lund: Studentlitteratur. ISBN 91-44-00374-9

Öreberg, S. [online] 2010-01-13 *ÖP 2010, En strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*. Tillgänglig: http://www.helsingborg.se/pv_obj_cache/pv_obj_id_EE-5BB39F0347EA3A37244F311164AABAE9498B00/filename/Oversiktsplan2010_2010_sbf.pdf

Figur - och tabellförteckning:

Figur:

Fig. 1:	Visar skillnaden mellan kognitivismen och psykoanalysen.	Fig. 10.	Detta mellanrum finns inte utritat av någon men Eva som passerar miljön berättar om platsen.
Fig. 2:	Illustration över proportionerna mellan vägg och markyta som påverkar upplevelsen.	Fig. 11:	Detta är ett av flertalet miljöer längs med Joakims resväg som kan benämnas som ett mellanrum.
Fig. 3:	visar sammanhanget mellan kvaliteten på utemiljön och utomhusaktiviteter.	Fig. 12:	Christian talade om ytor längs med hans resväg som glömts bort.
Fig. 4 :	visar att litteraturstudien har använts som grund till både observationer och till intervjuer + kognitiv karta. Den visar även att intervjuer + kognitiv karta har använts som grund till observationer.	Fig. 13 a-h:	Visar de miljöer och element som deltagarna varit positivt inställda till.
Fig. 5 a-c :	Illustrerar använd metod för besvarande av frågeställning.	Fig. 14 a-f:	Visar de miljöer och element som deltagarna varit negativt inställda till.
Fig. 6:	visar Helsingborgs placering längs kusten.	Fig. 15:	De rosa pilarna visar rörelseflödet i en bebyggelsestruktur och de gröna fälten var det uppstår ett mellanrum.
Fig. 7:	visar de rörelser av människor som jag har följt i staden under den egna promenaden	Fig. 16:	Illustrerar bebyggelsestruktur som leder till mellanrum.
Fig. 8 a-e:	visar platsen vid Statten som Linda beskriver som ett mellanrum.	Fig. 17 a-c:	visar några förslag på mellanrum som deltagarna ej nämnt men som har uppmärksamrats via egna observationer.
Fig. 9:	Detta mellanrum finns med på Evas kognitiva karta	Fig. 18 a-f:	Bildkollage över större grönytor på "sidan om"

- Fig. 19 a-c: Bildkollage över mindre grönytor på "sidan om"
- Fig. 20 a-d: Bildkollage på överdimensionerade gångvägar
- Fig. 21 a-d: Bildkollage över exempel på gröna gläntor.
- Fig. 22 a-b: Bildkollage över exempel till kategorin Törnrosas snår.
- Fig. 23 a-c: Bildkollage över exempel till kategorin bilistens mellanrum
- Fig. 24 a-c: Bildkollage över exempel till kategorin nivåskillnader.
- Fig. 25 a-c: Bildkollage över exempel till kategorin vändplanen
- Fig. 26 a-c: Bildkollage över exempel till kategorin symboliska mellanrum.
- Fig. 27 a-d: Bildkollage över exempel på tillfälliga mellanrum.
- Fig. 28: Bildexempel på ett mellanrum i väntan.

Där inget annat anges i arbetet innehar författaren upphovsrätt till figurerna.

Här presenteras de bilagor
som hör till arbetet.

Intervjuerna

Bakgrundsfakta:

- Ok att använda det riktiga namnet i arbetet
- Kön
- Uppväxt (ort, bostad, läge)
- Bostaden idag

Hållpunkter för intervjun:

- Besök av grönområde/rekretion
- Trivsel i utomhusmiljön
- Resan till arbetet (miljörna, identiteter, saknar)
- Drömväg till arbetet
- Vad mellanrum kan vara för något

Joakim



Positiva känslor



Negativ känslor



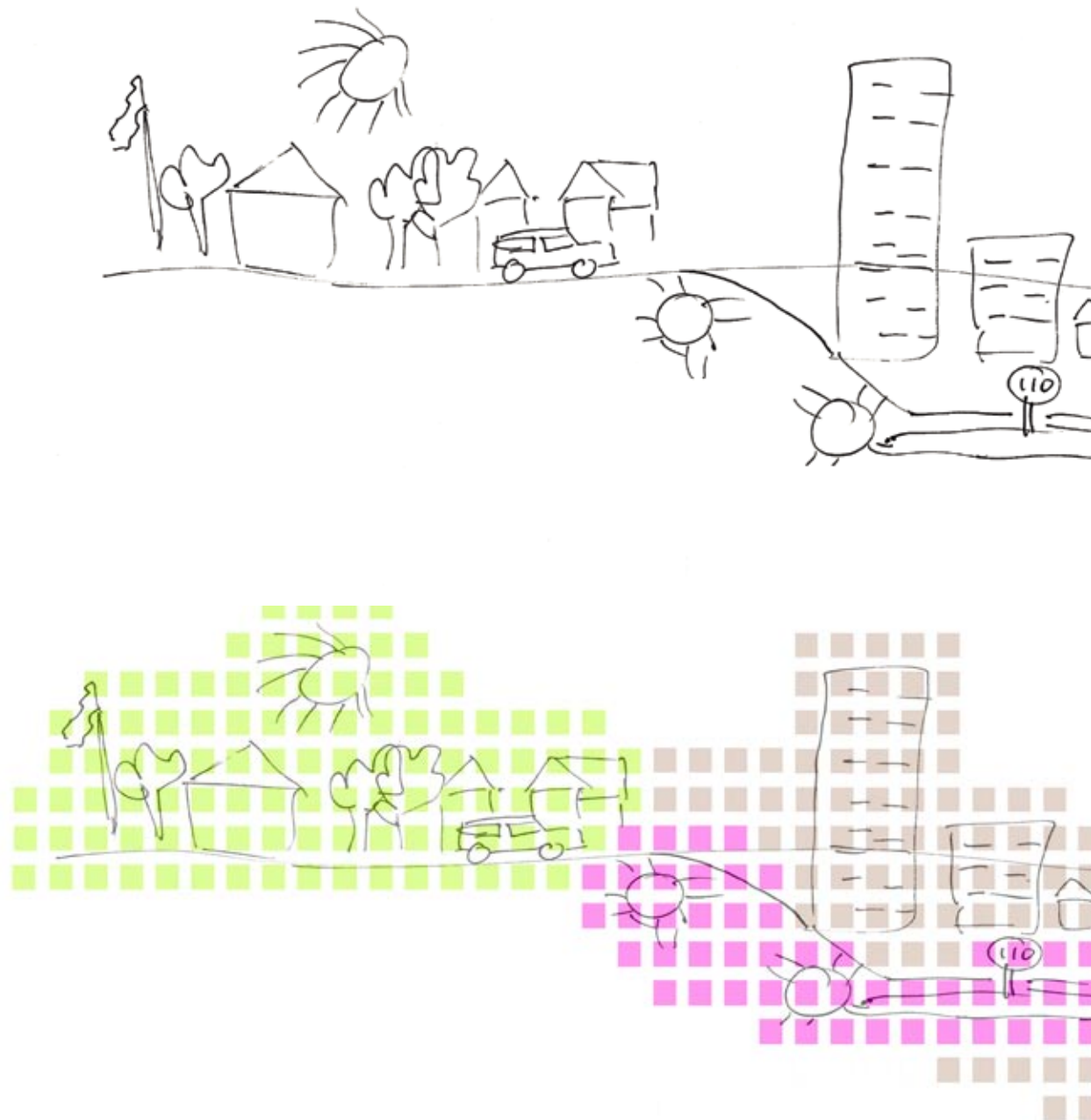
väcker minnen

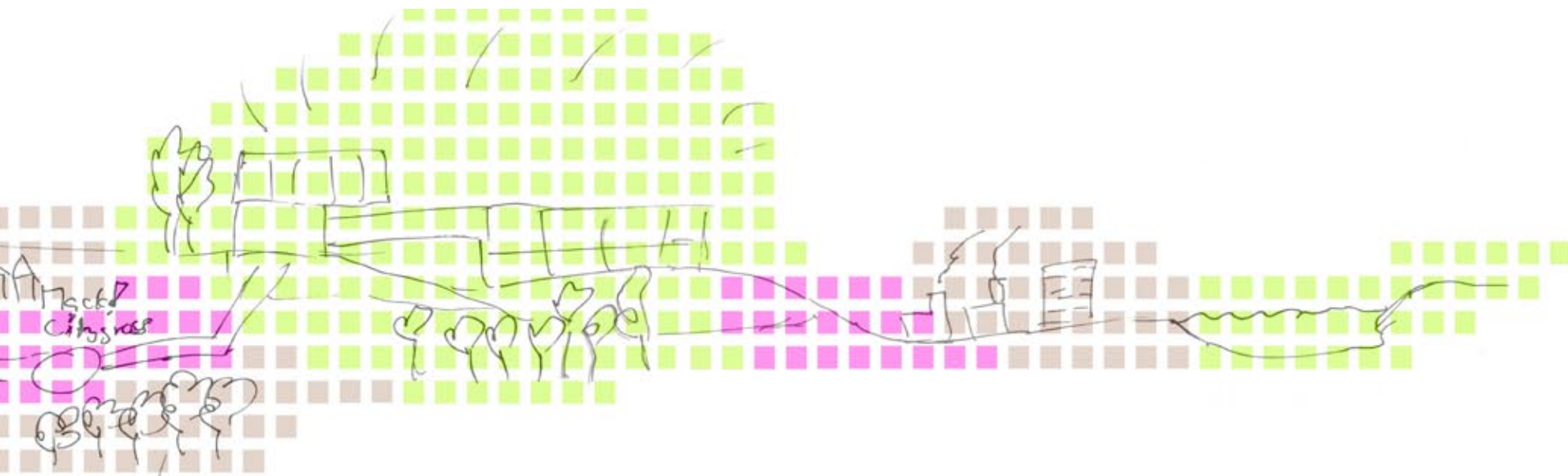


Väcker frågor och undran

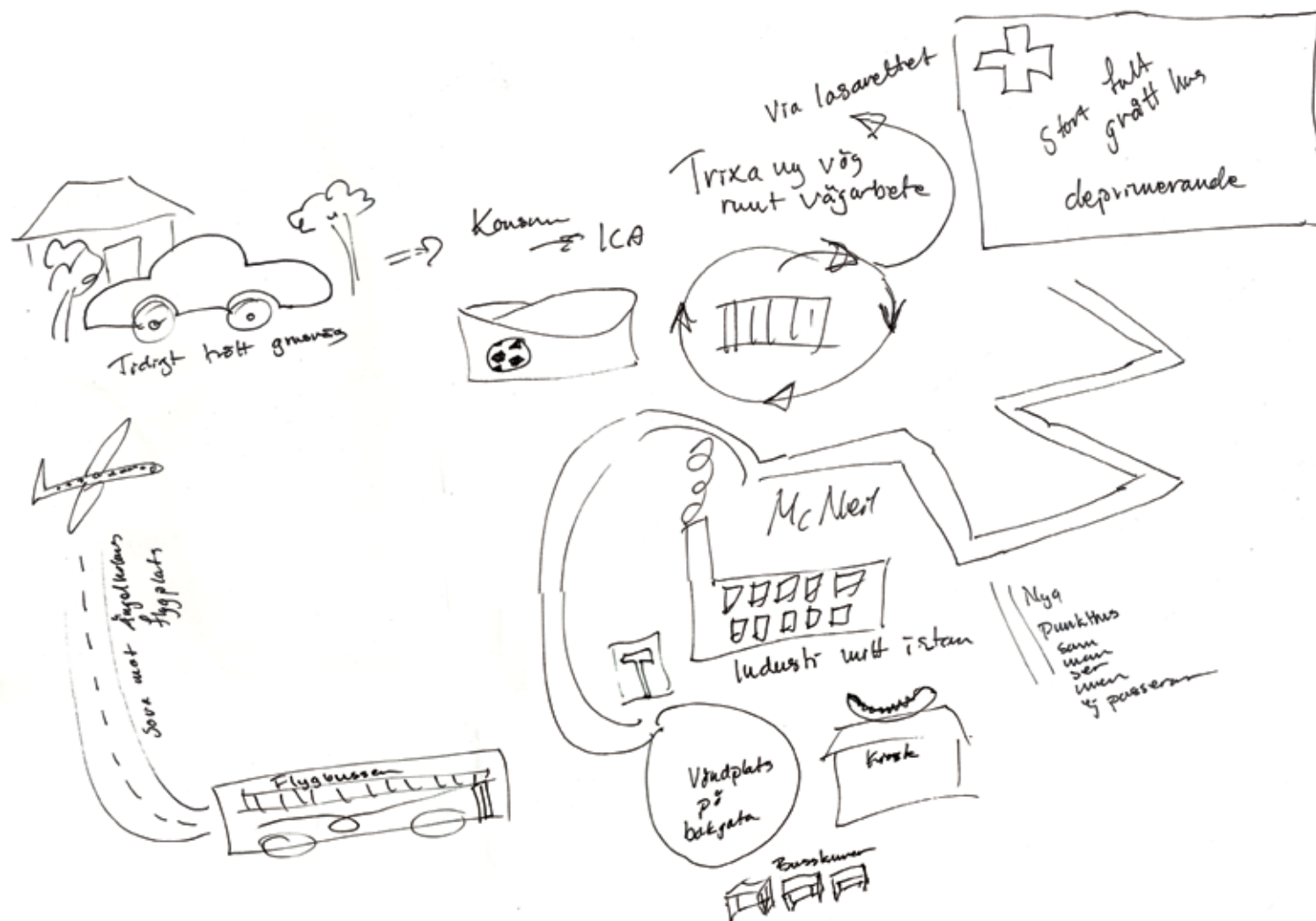


Neutralt konstaterande






Upplevelse av miljön



Upplevelse av miljö

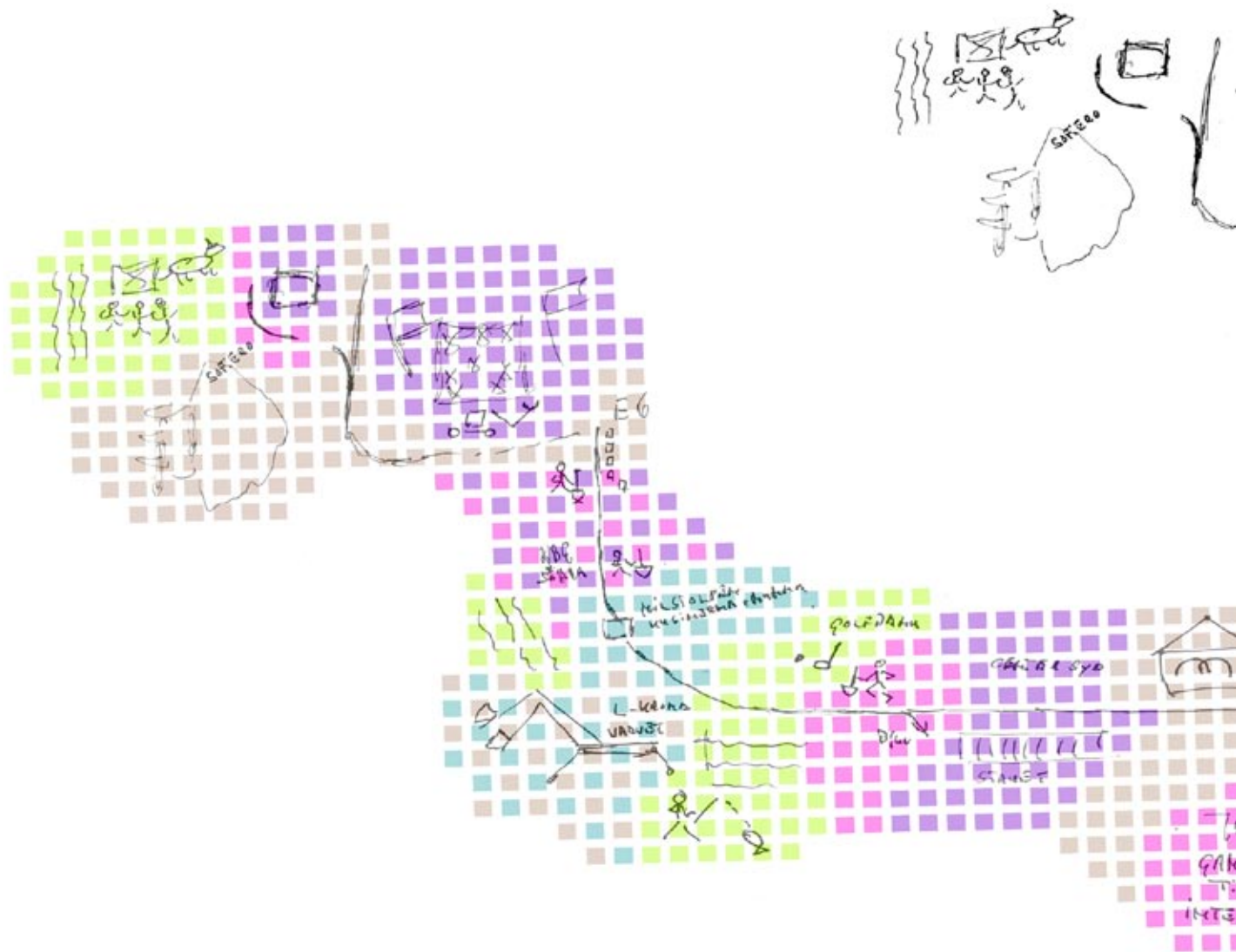
Positiva känslor

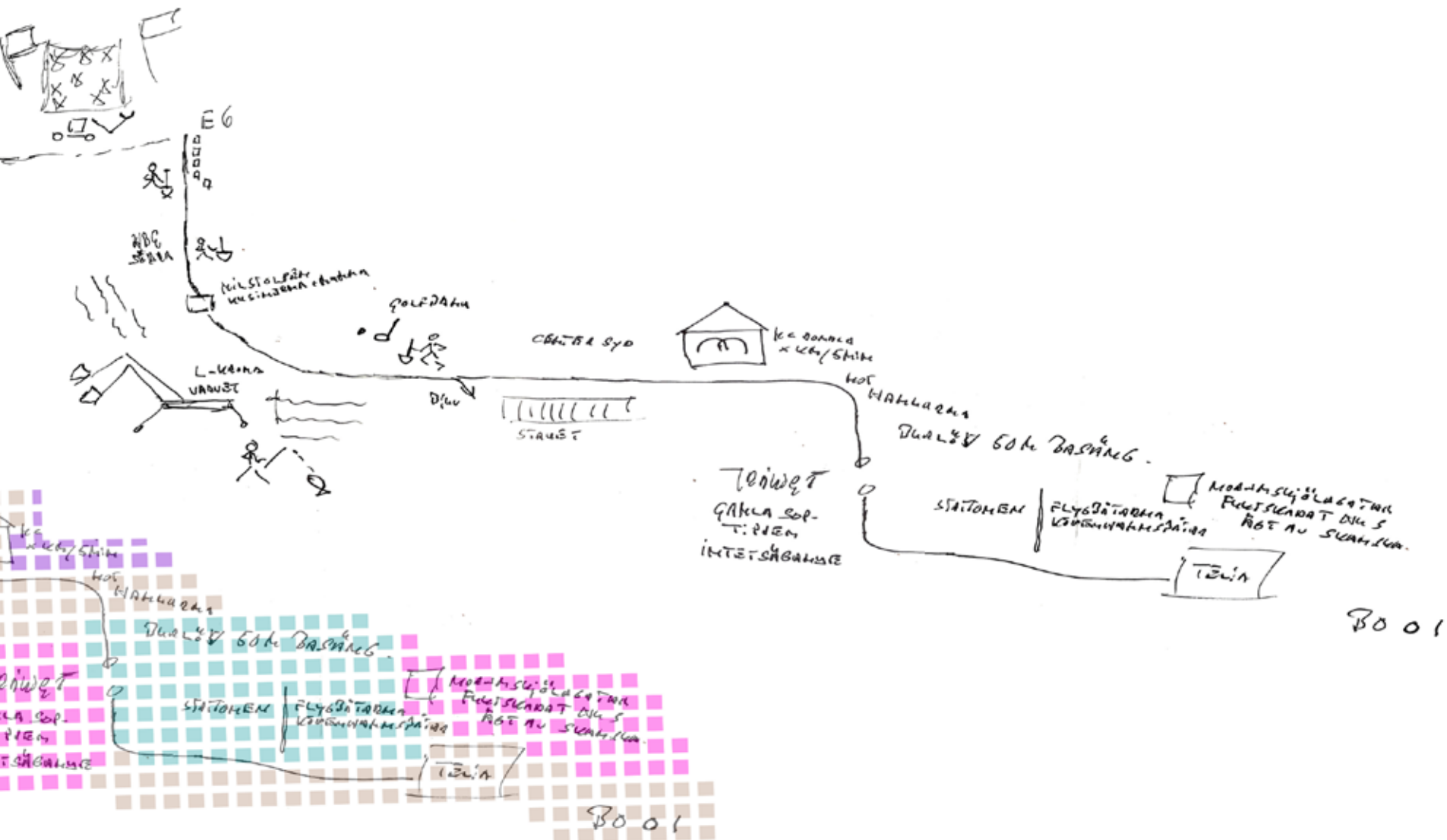
Negativ känslor

 väcker minnen

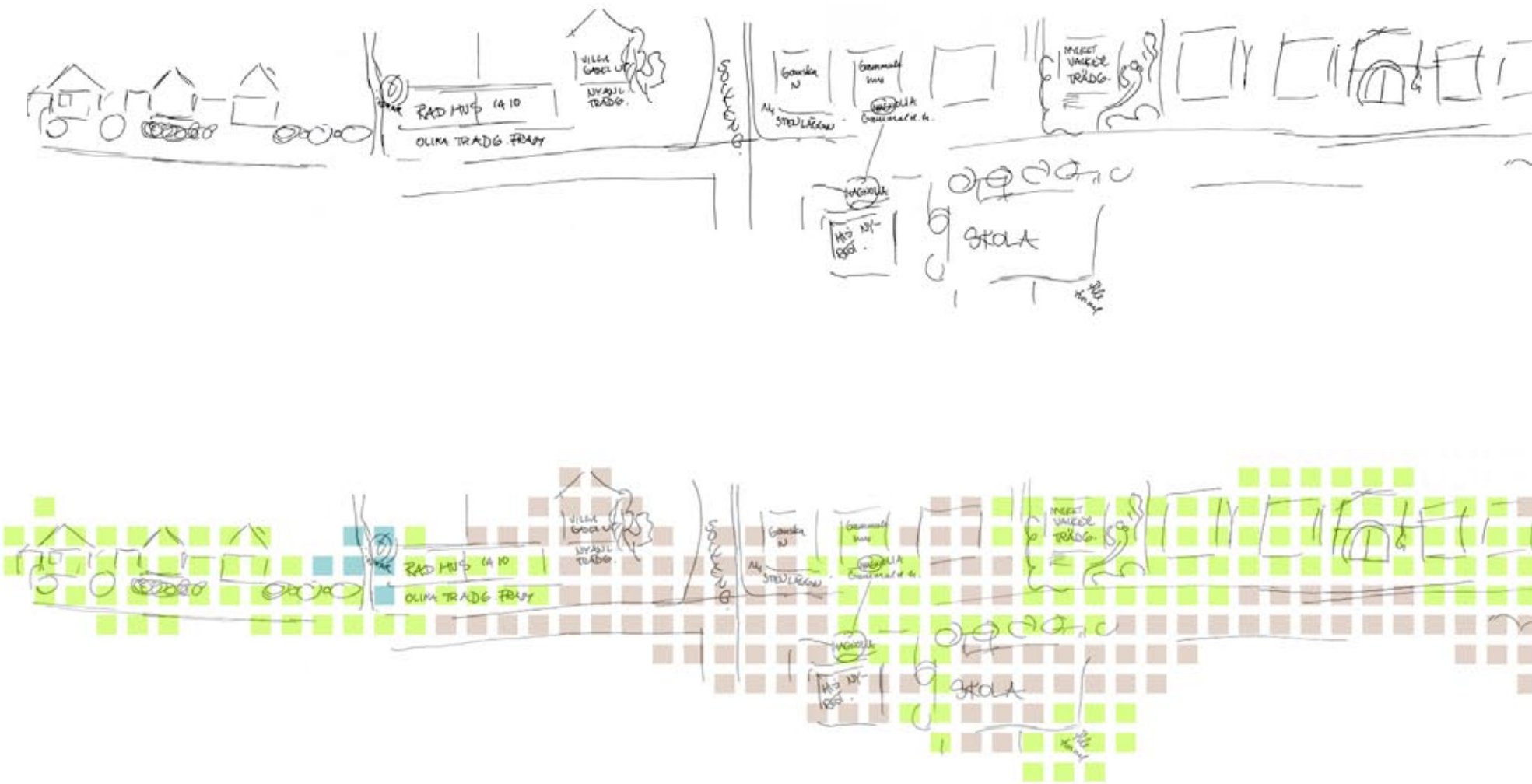
Väcker frågor och undran

Neutralt konstaterande





Upplevelse av miljön



Eva

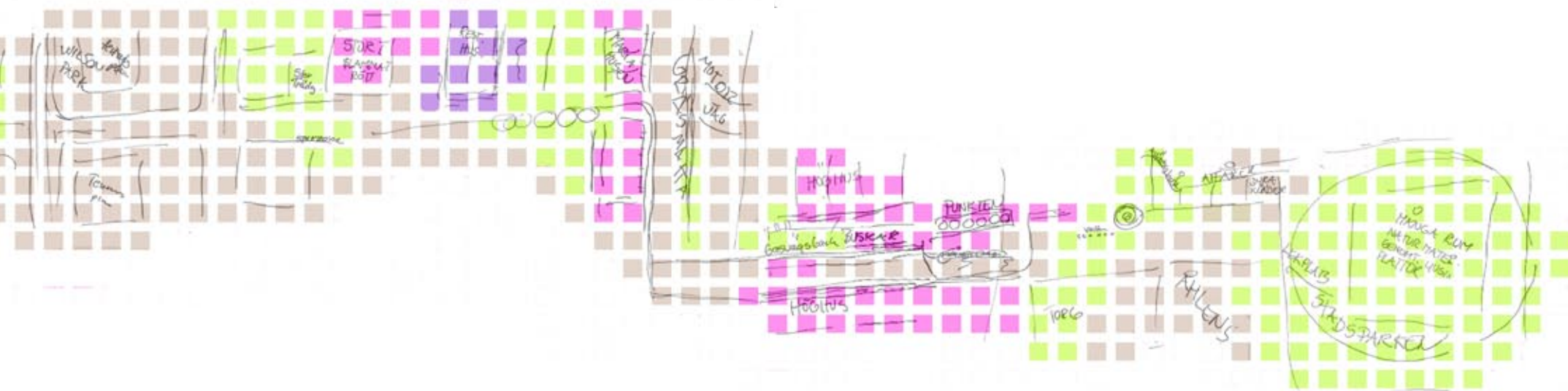
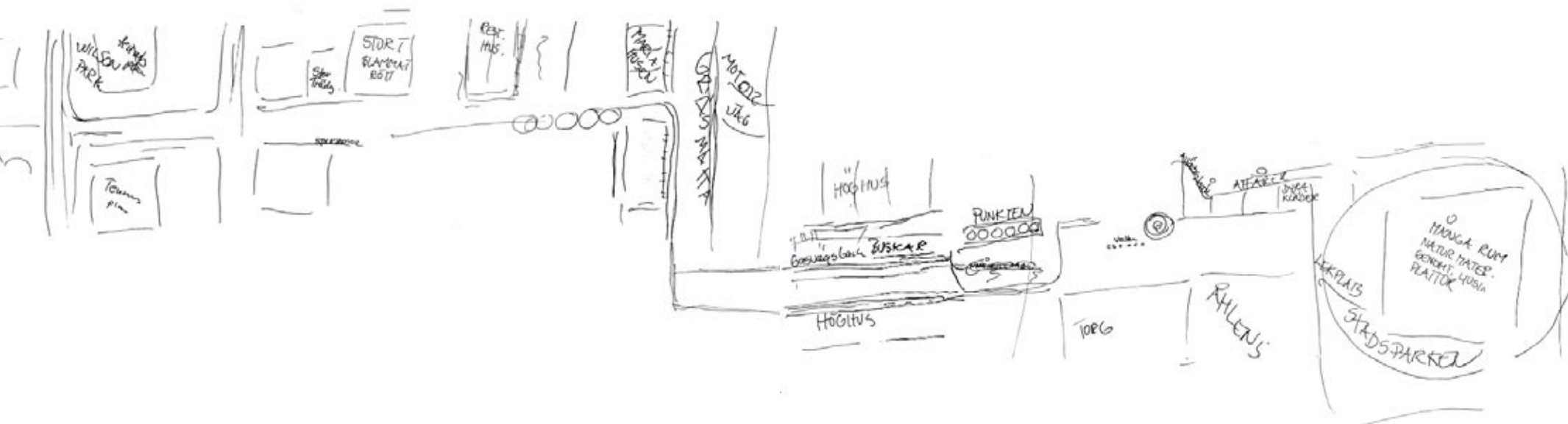
Positiva känslor

väcker minnen

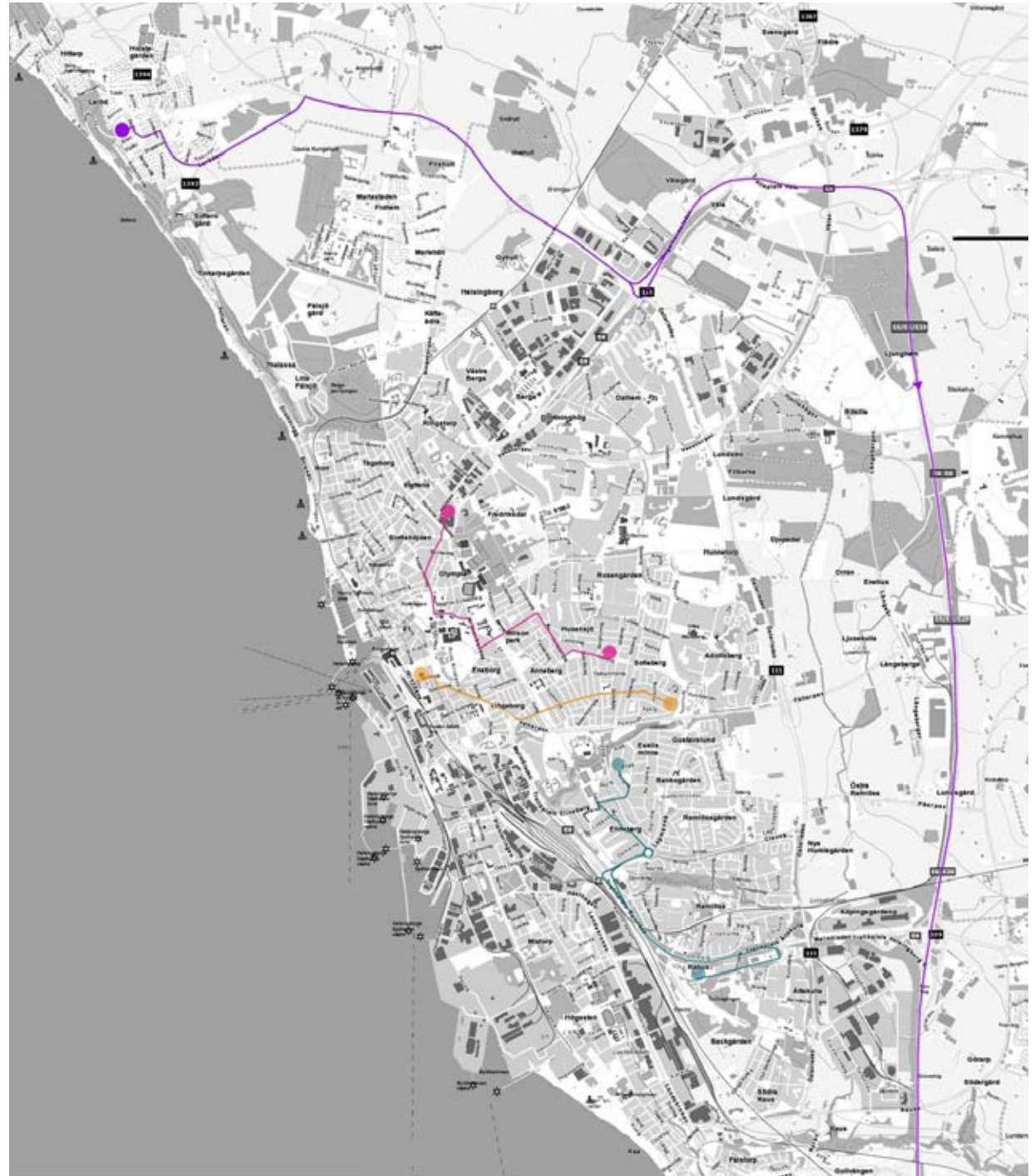
Negativ känslor

Väcker frågor och undran

Neutralt konstaterande



- Christian, kör bil
- Linda, passagerare i bil
- Eva, promenerar
- Joakim, kör bil



(© Infab AB, Helsingborg 2011)

Christian fortsätter mot Malmö.

